



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES COMISIÓN DE POLÍTICA SECTORIAL

Año 1997

IV Legislatura

Número 17

SESIÓN CELEBRADA
EL DÍA 17 DE ABRIL DE 1997

ORDEN DEL DÍA

I. Comparecencia del consejero de Política Territorial y Obras Públicas para informar sobre los resultados del estudio de MECSA, relativo al nuevo diseño de las comunicaciones por ferrocarril para la Región de Murcia.

II. Moción número 197, sobre elaboración de un plan de apoyo a la apicultura murciana, formulada por don Ginés Carreño Carlos, del grupo parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes.

SUMARIO

Se abre la sesión a las 9 horas y 21 minutos.

I. Comparecencia del consejero de Política Territorial y Obras Públicas para informar sobre los resultados del estudio de MECSA, relativo al nuevo diseño de las comunicaciones por ferrocarril para la Región de Murcia.

El señor Bustillo Navia-Orsorio, consejero de Política Territorial y Obras Públicas, informa del asunto en cuestión 419

En el turno general, para formular preguntas u observaciones, intervienen:

El señor Carreño Carlos, del G.P. de Izquierda Unida-Los Verdes 422
 El señor Durán Granados, del G.P. Socialista 424
 El señor Blaya Blaya, del G.P. Popular 426

El señor Bustillo Navia-Orsorio contesta a los portavoces de los grupos parlamentarios 427

En un segundo turno general de intervenciones, participan:
 El señor Carreño Carlos 432

El señor Durán Granados 434
 El señor Blaya Blaya 436

El señor Bustillo Navia-Orsorio contesta, de nuevo, a los portavoces parlamentarios 437

II. Moción número 197, sobre elaboración de un plan de apoyo a la apicultura murciana.

Defiende la moción su autor, el señor Carreño Carlos, del G.P. de Izquierda Unida-Los Verdes 440

En el turno general de intervenciones, participan:

El señor Abellán Soriano, del G.P. Socialista 443
 El señor Laorden Núñez, del G.P. Popular 445

El señor Carreño Carlos interviene de nuevo 447

En el turno de explicación de voto, intervienen:

El señor Carreño Carlos 448
 El señor Abellán Soriano 448
 El señor Laorden Núñez 448

Se levanta la sesión a las 13 horas y 1 minuto.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Señorías, se abre la sesión.

Esta Presidencia propone a la Comisión la modificación del orden del día de la presente sesión, consistente en la sustitución de la comparecencia del consejero de Medio Ambiente, Agricultura y Agua para informar sobre problemática de los pescadores murcianos en la Comunidad Autónoma de Cataluña, formulada por el grupo parlamentario Socialista, por la comparecencia del consejero de Política Territorial y Obras Públicas para informar sobre los resultados del estudio de MECSA, relativo al nuevo diseño de las comunicaciones por ferrocarril para la Región de Murcia, formulada por el grupo parlamentario Socialista.

Señorías, se propone votación por asentimiento.

De este modo, señorías, quedaría el orden del día de la presente sesión establecido de la siguiente manera:

Punto primero, comparecencia del consejero de Política Territorial y Obras Públicas para informar sobre los resultados del estudio de MECSA, relativo al nuevo diseño de las comunicaciones por ferrocarril para la Región de Murcia, que ha sido formulada por el grupo parlamentario Socialista, y el punto segundo sería el debate y votación de la Moción número 197, sobre elaboración de un plan de apoyo a la apicultura murciana, formulada por don Ginés Carreño Carlos, del grupo parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes.

Señorías, agradeciendo la presencia del consejero de Política Territorial y del director general de Transportes y Comunicaciones, iniciamos el orden del día dando la palabra al señor consejero.

SR. BUSTILLO NAVIA-OSORIO (CONSEJERO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS):

Muchas gracias, señor presidente.

Buenos días, lo primero que quiero agradecerles a todos los miembros de esta Comisión es el que hayan aceptado el adelantar en hora y media prácticamente el horario normal de estas comisiones, a petición nuestra por razones de que tengo que ir a Murcia lo antes que pueda.

Yo voy a empezar sin más dilación diciéndoles, intentando explicarles ligeramente el motivo de esta comparecencia que habéis pedido.

Como recordáis, en las I Jornadas sobre Economía en el Mediterráneo, que se produjeron aquí en Murcia en el año 95, en noviembre del 95, Henri Renau, que es el presidente del grupo de investigación sobre las economías regionales del bajo Mediterráneo, de la Universidad de Pau, afirmó, entre otras muchas cosas, que todos sabemos que una adecuada dotación de infraestructuras es condición necesaria, aunque no suficiente, para el

desarrollo de una región; pero también debemos de tener en cuenta lo contrario, que una insuficiente o inadecuada dotación infraestructural puede bloquear o estrangular la trayectoria progresiva de desarrollo económico de un territorio concreto.

Esta afirmación, que comparto totalmente, y el hecho de que las dos líneas ferroviarias que atraviesan la Región de Murcia, una de ellas no se contemplaba su modernización hasta dentro de varios años, y la otra no se contemplaba en el PDI como alta velocidad pendular o velocidad alta, como hemos estado llamando hasta ahora, hizo que nos planteáramos encargar unos estudios de trazado y de viabilidad que justificaran o no la sensación generalizada de sus necesidades que tenía en toda la región.

Un resumen de los estudios de MECSA y los propios, los mismos estudios de MECSA los tienen ustedes desde hace tiempo; por tanto, no me voy a detener en explicárselos, simplemente quiero recalcar algunos puntos.

Dice: "Por lo que se refiere al impacto sobre la demanda, debemos señalar que si se mantiene el ferrocarril en las actuales condiciones se prevé la utilización de unos 315.000 viajeros al año; si se adapta la línea a una velocidad de 160 kilómetros por hora -como estaba previsto en el PDI-, el número de viajeros aumentaría aproximadamente hasta los 478.000 viajeros/año, creciendo la demanda un 15%, y la previsión en caso de adecuarla a la velocidad alta o alta velocidad pendular, como actualmente en Europa se le conoce, produciría un enorme revulsivo del sistema de transportes y aumentaría la demanda hasta 895.000 viajeros al año, es decir, un 182% más sobre la hipótesis de no mejorar la línea, y casi el doble de viajeros sobre la estimación de esa adaptación a 160 kilómetros por hora".

Bueno, esto, si lo queréis, después os lo puedo dar, hay un cuadro, que figura también en el libro que tienen ustedes, en el cual da una serie de características del número de viajeros en el año 2007, según siga la línea actual mejorada o la línea de velocidad alta.

La cuota de mercado que captaría el ferrocarril en relación con otros medios de transporte, que sin línea, sin velocidad alta o sin alta velocidad pendular, el tren se piensa que para esas fechas captaría del orden del 13%, se piensa, de acuerdo con los estudios hechos, que con la velocidad alta llegaría a ocupar un 36% del mercado de viajeros.

El impacto de la economía se estima ahí en ese libro, de acuerdo también con los mismos parámetros con los que normalmente se hacen todos los estudios por la propia dirección, por la propia Renfe y por la propia Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, es de 70.000 millones de pesetas de valor añadido y 25.500 nuevos empleos.

La suma de los beneficios sociales, de los cuales el más importante es el ahorro de tiempo a los viajeros, y de excedentes de explotación, supone unos 118 millones de pesetas/año, que ascendería a 2.670 millones en el período contemplado.

Si el coste de la inversión, excluidos impuestos, es de unos 75.000 millones de pesetas, el período de retorno o amortización de la obra calcula en 28 años, lo cual representa un resultado extraordinario para una inversión de infraestructura ferroviaria. No podemos olvidarnos que las inversiones en infraestructura ferroviaria se calcula un período de retorno de unos 40 años, ya es un período de retorno aceptable.

Si se tiene en cuenta los 17.000 millones de pesetas que se ahorrarían al evitar los soterramientos de Murcia y Alcantarilla, y la variante de Beniaján, el coste de la inversión, excluidos los impuestos, es de 60.000 millones de pesetas, que se recuperan en 23 años, es decir, mejor todavía de lo que hablábamos antes.

Estos datos avalan sobradamente y por sí mismos la construcción de la línea y obliga a todas las administraciones y agentes sociales a impulsar el desarrollo del proyecto, lo que sin duda alguna habrá de suponer para la Región de Murcia ese despegue social y económico que todos los ciudadanos reclamamos.

Esto es un poco lo que había hasta ahora y el fruto de los estudios de MECSA.

Ante esta situación se planteó la necesidad de ver la forma de modificar las previsiones contempladas en el PDI respecto a las líneas ferroviarias europeas, y tras varias reuniones con personalidades destacadas de los ministerios de Fomento y de Hacienda, y del Comité de las Regiones y del Comité de Transportes de la Unión Europea, se llegó a la conclusión, por ustedes conocida, de contemplar estos estudios con otros que debían de contemplar los ya realizados en mayor profundidad. Es decir, cuando nosotros tuvimos las últimas reuniones, y después de estar hablando también en Europa, las conclusiones a que se llegaron es que este estudio era suficiente como para decir "es necesario profundizar más, pero insuficiente a todos los puntos de vista para plantearle a Europa, cuando llegue el momento de hacer unas modificaciones en las líneas, la modificación de la consideración de esas líneas ferroviarias.

Entonces ellos dijeron que de los estudios que ya se habían realizado, que son los estudios de trazado, con distintas alternativas, los estudios de viabilidad y los presupuestos y memoria económica que figuran en el informe de MECSA, era necesario profundizar más en ellos, y además que era necesario completarlos con otros estudios, que eran fundamentalmente estudios geotécnicos que permitieran precisamente el que los presupuestos fueran más ajustados, los estudios de impacto ambiental, que no se habían hecho, eran simplemente unos estudios

de viabilidad, y sobre todo un estudio de costes-beneficios, que es una de las razones por las cuales Europa tiene más o menos predisposición para poder o no dar fondos para acometer la obra de las infraestructuras.

Para la realización de estos proyectos había una línea de crédito de la Unión Europea que sufraga hasta un 50% de su coste, pero que debía de ser solicitada por el Gobierno español antes del 31 de enero del año en curso, y la Comisión de Transportes se va a reunir, según las últimas noticias que tenemos, aproximadamente a mediados de mayo, el 13 de mayo es como está ahora mismo prefijada, aunque puede ser que cambie al 14 ó 15, pero, vamos, va a ser por esas fechas más o menos.

En este sentido nos dirigimos a los ministerios de Fomento y Hacienda en un doble sentido, a Fomento porque era quien tenía que presentar la lista de los proyectos que España quería desarrollar para acogerse a esos fondos europeos, y es Fomento quien debe presentarlos y no podíamos presentarlos desde la Comunidad Autónoma como en un momento determinado pretendíamos, porque hay unos fondos que se reparten, que además ya tradicionalmente está previsto que aproximadamente un 70% de esos fondos, aunque ahora lo iban a rebajar, según las últimas conversaciones que tuvimos con el señor Sisó, que es el vicepresidente de la Comisión de Transportes de la Unión Europea, y con don Alfonso González Finar también, que es también uno de los miembros de ella, que iba a rebajarse eso, pues ese 70% hasta ahora tradicionalmente se ha estado haciendo para una lista que figura, que todo el mundo la conoce en Europa como "la lista de Christoffersen", en la cual hay 14 proyectos grandes que son los que son prioritarios, y que en España concretamente cogía a la línea de Irún y a la línea de Barcelona, estando fuera de esas 14 grandes líneas que se aprobaron en una Comisión Europea de Transportes hace 3 años, creo recordar, y que todo el mundo la conoce por "la lista de Christoffersen". Y que el resto es lo que va al resto de proyectos y que deben ser los propios gobiernos los que deben de presentar la aquiescencia, vamos, los que deben de presentar esa lista. Bueno, y Hacienda para que aceptara la financiación de todo o parte del 50% que debe pagar el país solicitante.

En ambos casos hemos tenido una respuesta positiva, y así puedo anunciarles que está incluido en la lista enviada por Fomento con la máxima prioridad, si exceptuamos los correspondientes a los proyectos de Christoffersen concretamente que acabo de hacer mención.

Y por Hacienda se ha aceptado la cofinanciación que se le ofreció de pagar una parte por nosotros y otra parte el Gobierno central.

En esto tengo que comentarles también que Hacienda había aceptado la cofinanciación y hace no más de 8 ó

9 días se recibió una carta del vicepresidente segundo, don Rodrigo Rato, en ese sentido, pero diciendo que nos dirigiéramos al Ministerio de Fomento. Nos hemos dirigido ya al Ministerio de Fomento, enviándoles un borrador de convenio a celebrar con el Ministerio, que quisiéramos además, le hemos apremiado para ver si podían firmarlo antes del 13 de mayo, que sería al fin y al cabo también un arma más para la defensa de que nos aprueben ese otro 50% en la Comisión Europea de Transportes que va a repartir los dineros.

Debido también a que para evitar el que hubiera muchos pequeños proyectos que podrían ser cofinanciados, o podrían ser financiados, mejor dicho, directamente por los propios Estados, aunque no está en el Reglamento sí hay una costumbre en la Comisión Europea, es que proyectos de menor de 1 millón de ecus, es decir, unos 150 millones de pesetas aproximadamente, prácticamente no aprobaban ninguno. De hecho, únicamente cuando había un conglomerado de proyectos que podían de alguna manera enfocarse bajo un único título que sumaran entre ellos ese millón de ecus, pues se le daba subvención.

Entonces, eso unido a las circunstancias que hablábamos al principio, de que no es solamente ya la línea de alta velocidad pendular con Madrid desde Cartagena que nos planteábamos al principio, sino también el resto de conexiones ferroviarias y de situación ferroviaria que existe en la Región, que es bastante deficitaria, con Alicante y el Arco Mediterráneo todavía no sabemos cuándo vamos a tener los dineros de Europa.

Con Andalucía todos sabemos que está totalmente cerrada. Incluso había también aproximaciones al Puerto de Cartagena, posibilidades de otras líneas de cercanías, contemplando si se hacía la velocidad alta, y sobre todo porque había que llegar, quizá para reforzar más nuestra posición, a ese millón de ecus, pues hemos aprovechado igualmente la ocasión para realizar un estudio completo de la situación de la red ferroviaria de toda la Región, y en ese sentido es como está solicitado a Europa las ayudas. Y en ellas, pues en un principio con independencia de que esa lista todavía no está ultimada, pero pensábamos presentar pues la alta velocidad pendular Madrid-Murcia-Cartagena, la alta velocidad pendular Alicante-Murcia, que aunque ya está contemplada, más tarde o más temprano habrá que hacer esos trabajos. Incluso, por ejemplo, ahora mismo una de las cosas que van es para hacer los estudios y proyectos de la línea de Barcelona, que está incluso no solamente en el PDI contemplada, sino, como le digo, en la lista de Christoffersen, y este año una de las cosas que presenta España, precisamente, es dinero para el desarrollo de los proyectos de la línea de Barcelona.

Entonces, ésta aunque está en el PDI, pero también en su día habrá que hacerla y entonces la hemos incluido

aquí.

La prolongación de la línea de alta velocidad hasta Lorca, la que viene del Arco Mediterráneo.

Conexión con Andalucía, bien en alta velocidad, bien a 160 kilómetros por hora por lo menos, y posible apertura otra vez de esa línea, es decir, viabilidad y costes-beneficios, en fin, todos los estudios a los que he hecho mención antes aplicarlo a eso.

Cercanías de Murcia con Alicante, Cartagena, Albacete, Lorca, Águilas y Espinardo-Universidad, la posibilidad de ver si hay posibilidades de abrir una línea de cercanías con la Universidad. Penetraciones a los puertos de Escombreras y Cartagena. Y, finalmente, la Estación Intermodal de Nonduermas. Esto es lo que contemplamos.

Teniendo en cuenta que los proyectos subvencionables, como he dicho, eran de un millón de ecus, y según las previsiones anteofertas, podríamos llamarle, pues no son ofertas formales que se hayan pedido, sino contactos que se han tenido con diferentes casas que se dedican o son especializadas en este tema, no solamente MECSA, sino también INTECO y otras muchas, que son especialistas en estos temas, pues pensamos que todo este mapa que os he dicho de proyectos a incluir entrarían perfectamente y no superarían, efectivamente, este millón de ecus.

Ya, finalmente, lo único que quiero decirles es que, como también os he comentado hace un momento, tanto Fomento como Hacienda están a favor. Tenemos noticias, no confirmadas, pero vamos noticias extraoficiales de que parece ser que la Comisión Europea en el informe preceptivo que tendrá que presentar para el 13 de mayo parece ser que sí contempla la posibilidad ésta, y lo único que podemos ahora ya, pues es esperar que, efectivamente, el Ministerio, tal como nos ha expresado, esté dispuesto a firmar urgentemente ese convenio y poder desarrollar los proyectos.

Esto no quiere decir, por supuesto, que todo esto al final salga todo positivo y que digan, bueno, pues se va hacer la alta velocidad, pero lo que sí está claro es que es una condición indispensable para que la Comisión Europea, que se reunirá a finales del 98, pueda dictaminar si incluye en la Red Transeuropea de Ferrocarriles alguna línea nueva.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Gracias, señor consejero.

Aunque el desarrollo de la sesión contempla una posible interrupción de la misma, esta Presidencia tiene intención de continuar con la comparecencia, salvo que algún grupo indicase la necesidad de interrupción. Como veo que no es así, pasamos directamente a dar la palabra al señor Carreño Carlos, del grupo parlamentario de

Izquierda Unida-Los Verdes.

SR. CARREÑO CARLOS:

Muchas gracias, señor presidente.

Y quiero agradecer al señor Bustillo, al consejero, la información que nos está aportando esta mañana como ampliación, de alguna manera, al estudio que se hizo hace unos meses por MECSA, sobre las posibilidades de desarrollo del ferrocarril en la Región, y la verdad es que nos pone difícil, entre comillas, el hecho de posicionarnos en contra de todas las cuestiones que nos ha expuesto aquí, porque precisamente yo creo que nadie a estas alturas puede negar que el desarrollo de una región, de un país, de un territorio al nivel que sea, comarca o municipio, pues depende en un porcentaje altísimo de que disponga de unos medios de comunicación. Yo creo que eso es algo, eso es un poco el abc desde el punto de vista económico y de desarrollo social de cualquier región. De hecho, cuando determinadas regiones pierden el ferrocarril, como sucedió en la zona de Andalucía cuando se cortaron las comunicaciones con Murcia, pues esa zona dio un bajón tremendo en su desarrollo. En fin, eso es algo clarísimo y, por lo tanto, coincidimos.

Pero hay una cuestión, señor consejero, que a mí me preocupa que es la que yo voy a intentar poner sobre la mesa, porque intuimos algo que nos da cierto miedo, y es lo siguiente. Vamos a ver, en los últimos meses se han hecho grandes campañas de imagen en los medios de comunicación de la Región de Murcia, a todos los niveles, normalmente el Gobierno lo hace con todo porque ésta es una de las cuestiones que mejor hace el Gobierno del señor Valcárcel, las campañas de imagen, vende muy bien lo poquito que hace, incluso lo que tiene más mérito, vende bien lo que no hace y promete que va hacer. Entonces, yo creo que eso es un arte, entre otras cosas, que el Gobierno actual maneja muy bien, y, por lo tanto, nadie cuestiona, la venta de imagen. Y si analizamos los medios de comunicación, pues vemos que el ferrocarril en los últimos meses, yo diría de noviembre hasta el mes de marzo, ha ocupado un sitio privilegiado en los medios de comunicación, junto con el agua, con el problema del agua que es, quizás, el tema estrella de la Región de Murcia. Pero aparte del agua, pues que el ferrocarril y las autovías ocupan páginas y páginas enteras en los diarios, y un tiempo importante en la radio y demás medios de comunicación.

Por lo tanto, a mí ya me parece positivo de que al ferrocarril, como un medio de transporte importantísimo para el desarrollo de cualquier territorio, pues se le dé importancia.

Pero, claro, lo que sí nos preocupa es que se nos intente vender una moto que es difícil de comprar. Nos preocupa, algo así como paso con el cuento de la lechera,

de que se nos inunde de proyectos, de proyectos, de que se nos pinte una situación como que aquí van a venir, ahora hablaremos de cifras, pues miles y miles de millones de pesetas, y nuestra Región se va a quedar comunicada con Europa de forma ideal, y eso es lo que puede quedar un poco a través de estas campañas, lo que puede quedar en la gente sencilla del pueblo y tal, porque, claro, continuamente se está hablando, se está hablando un día y otro, el señor Bustillo dice que la velocidad alta está garantizada; al día siguiente el señor Valcárcel ha estado en Europa, y ya prácticamente tenemos la velocidad alta; y esos grandes titulares van quedando, van quedando, pues uno, a veces tiene, incluso los que estamos muy pendientes de estas cosas, porque nuestro trabajo nos obliga a ello, pues incluso a veces también si no llevamos cuidado nos dejamos influenciar, porque nos creemos que ya el tema está prácticamente solucionado.

Yo creo que usted es consciente, señor Bustillo, porque ha habido declaraciones en nuestra Región de altos dirigentes del Ministerio de Fomento y de Europa, que para meter a Murcia, para incluir a Murcia dentro de lo que es la Red Transeuropea de Transporte, que es la que nos puede garantizar, posiblemente será la lista esta que usted decía, la que nos puede garantizar esas inversiones enormes en nuestra Región de dinero de la Unión Europea, pues hay que sacar proyectos de otras regiones, porque esas inversiones ya están configuradas, diseñadas y aprobadas en los proyectos de la Unión Europea, y para introducir a Murcia hay que sacar otras regiones y usted me imagino que será consciente de lo problemático que esto va a ser, de la guerra, entre comillas, que se puede formar si para introducir a Murcia hay que sacar proyectos de otras regiones, y hay manifestaciones concretas de altos dirigentes del Ministerio y de Europa donde se dice eso, de lo difícil que va a ser.

Yo creo que usted es consciente y el Gobierno es consciente de que a nivel de ferrocarril se ha mejorado bastante, determinadas zonas de Andalucía, y hay previsto mejorar otras, también en el Arco Mediterráneo, pero hasta Alicante, y que Murcia se queda fuera, y eso también es una realidad que usted conoce perfectamente. Y además y a mí me parece muy bien que como la conoce esté trabajando y luchando para incluir a Murcia, pero que todos los diseños que se han hecho de las políticas de desarrollo del ferrocarril nacionales y europeas Murcia quedaba fuera, y eso es otra realidad.

Vamos y esto son palabras del director general de Política Regional de la Unión Europea, que se llama Eneko Landáburu, esto son palabras de él y son manifestaciones que yo creo que hay que tener en cuenta.

Dicen ustedes que todo el mundo apoya el incluir a Murcia, y cuando digo a todo el mundo me refiero Ministerio de Fomento, Ministerio de Hacienda, incluso determinadas conversaciones que han tenido con la

Unión Europea, pero que el problema es la financiación. Claro, lógicamente todos los responsables públicos, pues apoyan que Murcia, que está en el Arco Mediterráneo, no se quede descolgada del diseño de transporte ferroviario, pero que el problema es la financiación y claro de eso es de lo que ahora tenemos que hablar, del problema de la financiación.

Y nos preocupa que mirando estas situaciones de que Murcia entre de lleno en el diseño de la velocidad alta y en la dos líneas Cartagena, Murcia, Albacete y Murcia-Alicante, que esto luego no pueda ser una realidad y que el ferrocarril en la Región de Murcia se nos quede en la situación que tenemos actualmente, que es por donde yo pienso que van los derroteros, porque usted sabe que en los Presupuestos Generales del Estado de 1997, pues prácticamente no hay inversiones para mejorar un poquito determinados puntos negros que tenemos en las líneas de ferrocarril de la Región de Murcia.

Entonces se nos puede estar vendiendo, y yo no digo intencionadamente, fíjese, no voy a hacer juicios de valor en ese sentido, pero se nos puede estar vendiendo una situación ideal y no estar acometiendo actuaciones que hay que hacer urgentemente en las líneas ferroviarias de la Región de Murcia, y eso es un riesgo.

Usted dice que se ha quedado obsoleto lo que contemplaba el Plan Director de Infraestructuras la velocidad de 160 kilómetros, y es posible que sea verdad, es posible que sea verdad que se haya quedado obsoleto. De cualquier forma, quizás, como una primera etapa habría que ir a conseguir eso, como un logro importante, porque, repito, eso lo podríamos hacer y estaba ya diseñado, y tendría que haber presupuestos para eso. Y el hecho de aspirar a la velocidad alta, que compartimos plenamente, puede ser, quizás, entre comillas, un sueño, y nos va a tener siempre a su lado en ese sentido, se lo digo sinceramente, pero yo creo que es un riesgo que corremos el que o todo o nada, esa política puede ser tremendamente peligrosa.

El apoyo incondicional a los proyectos faraónicos que encierran estos estudios y que encierran estos proyectos que con ayudas de la Unión Europea van a costar un millón de ecus aproximadamente, unos 140 millones de pesetas, que a nosotros nos parece extraordinario disponer de esos proyectos. Pero, claro, si eso va a esconder, ese horizonte va a esconder una incapacidad de la Administración central de gestionar adecuadamente las líneas ferroviarias que ahora mismo tenemos en la Región, de mejorarlas, de optimizarlas en la medida de lo posible, mientras no se llega a ese horizonte ideal de la velocidad alta en las dos grandes líneas y en las líneas de cercanías y ampliar la línea de cercanías, como usted ha dicho, pues corremos un riesgo que yo creo que es peligroso, y ahí ya no compartimos la filosofía del Gobierno regional, el dejar prácticamente abandonada la

situación que actualmente tenemos.

Hay proyectos que se han prometido y se han estado debatiendo a través de la última década, que ha habido un debate fuerte sobre el ferrocarril, pues como es el soterramiento de la estación del Carmen y de Alcantarilla; el desvío del barrio Peral, en Cartagena; renovar el ramal de la línea de cercanías de Murcia-Lorca-Águilas, línea que ha cogido una rentabilidad económica importante y, sobre todo, tiene una rentabilidad social maravillosa; renovación y mejora de la vía estrecha de Feve, que usted conoce muy bien ese problema y ha habido debates aquí en la Asamblea recientemente y en la pasada legislatura, debates muy interesantes con su prolongación a San Javier; volver a conectar el ferrocarril con Andalucía oriental, que es otra de las asignaturas pendientes y una reivindicación que todos los grupos políticos llevamos en nuestros programas y que es fundamental para el Arco Mediterráneo enlazar con Andalucía; el tema de una línea de cercanías Cartagena-Murcia consideramos que es fundamental, conozco los argumentos que se dan en este estudio para decir que no sería rentable, lo ponemos en duda, ponemos en duda que no fuera rentable una línea de cercanías Cartagena-Murcia, sobre todo teniendo en cuenta el flujo universitario que hay entre ambas ciudades, flujo universitario que podemos calcular en miles de estudiantes diarios, teniendo en cuenta que determinadas facultades están ubicadas en Cartagena y que hay un flujo diario de Murcia hacia Cartagena, y la mayor parte de la Universidad, que está en el Campus de Espinardo, y que lógicamente los universitarios de Cartagena se tienen que desplazar diariamente a Murcia. Y que con un mínimo esfuerzo se podrían poner en funcionamiento y se podría probar la rentabilidad, si no del todo económica, que también, sobre todo la rentabilidad social, que es la que tiene la línea Águilas-Lorca-Murcia, que posiblemente no tenga una rentabilidad económica, aunque ya el déficit si existe será muy pequeño, quizá ahora me lo podría usted aclarar, si es que existe el déficit, pero tiene una rentabilidad social porque el ferrocarril le da una vida extraordinaria a todo el valle del Guadalentín.

Yo creo que el ferrocarril es el patito feo, ha sido el patito feo y sigue siendo el patito feo de los gobiernos de la Administración central, porque ha habido muy pocas inversiones en general en España, se apostó por el tema de las autovías, y el ferrocarril se quedó como el patito feo, y quizá es el momento, y ahí es donde yo comparto su filosofía de que hay que apostar ahora mismo por una renovación del ferrocarril y una actualización del ferrocarril en nuestra Región, porque eso será garantizar el desarrollo de la Región de Murcia.

Pero lo que repito, y ya con esto estoy terminando, señor presidente, porque estoy intentando hacer un esfuerzo para sintetizar lo que quiero transmitirle al señor

consejero, lo que nos da miedo es que estando de acuerdo con el desarrollo máximo del ferrocarril en nuestra Región, máximo a nivel de las dos grandes rutas y el desarrollo de todas las líneas de cercanías, que no habría que olvidar la posibilidad del Noroeste lógicamente en ese contexto general, pero lo que no podemos estar de acuerdo es en quedarnos paralizados solamente esperando ese horizonte ideal, que lógicamente dudamos, y lo decimos yo creo que con mucha cautela, de que vengan a Murcia esas inversiones multimillonarias, porque el estudio nos dice que solamente la conexión de Albacete-Murcia con el nuevo trazado y tal tendría un coste total, con impuestos incluidos, de cerca de 88.000 millones de pesetas, concretamente 87.570 millones de pesetas, solamente la línea Murcia-Albacete, porque luego el renovar la línea de Murcia-Cartagena, donde había 24 kilómetros menos, llevaría un trazado nuevo por determinadas zonas y tal, habría que hacer una inversión de 33.000 millones de pesetas, solamente en estos dos trazados nos metemos en 110.000-112.000 millones de pesetas.

Señor consejero, yo le animo a usted a que siga luchando por los foros comunitarios para que se invierta en nuestra Región solamente en estas dos líneas 110.000 millones de pesetas, y estoy dispuesto a acompañarle si yo le puedo echar una mano, de verdad, si puedo ser útil, pero me parece que va a ser difícil y va a ser difícil en los tiempos que corren en Europa, donde, como usted sabe, hay una filosofía presupuestaria de restricción de inversiones públicas, y eso es una tendencia que ahí está prácticamente en todos los países de la Unión Europea y en los presupuestos comunitarios, dando paso a la inversión privada precisamente para la construcción, y además es el debate que tenemos ahora mismo en la Región, para la construcción de autovías, para la construcción... se habla de la obra hidráulica, trasvases y demás, se está comenzando en la modificación de la Ley de Aguas, hay ya un proyecto de modificación de la Ley de Aguas donde viene claramente la privatización de la obra hidráulica importante.

Por eso, mucho nos tememos que los esfuerzos que ustedes están haciendo en Europa no van a ser todo lo fructíferos que nos gustaría, y entonces tememos también que esperando la mayor, la menor la dejemos en una situación como están ahora mismo lamentable, porque ahora mismo tenemos determinados puntos, por ejemplo de la línea de cercanías de Águilas-Lorca-Murcia que el tren tiene que quedarse a una velocidad de 60-70 kilómetros, porque la línea de ferrocarril, la vía está en muy malas condiciones, y entonces esas inversiones, esas pequeñas inversiones de modernización, de actualización, de optimizar la infraestructura que tenemos ahora mismo no se puede quedar abandonada esperando el sueño que nos puede venir, el maná que nos

puede venir de Europa, que, repito, estamos de acuerdo.

Muchas gracias.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Gracias, señor Carreño.

Por el grupo parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Durán.

SR. DURÁN GRANADOS:

Gracias, señor presidente.

Señor consejero, en primer lugar y como es habitual, agradecerle su comparecencia aquí esta mañana, al igual que a su director general de Transportes y Comunicaciones.

Estamos yo creo esta mañana en el primer gran debate que se produce sobre los ferrocarriles durante esta legislatura. Es verdad que hay antecedentes en esta Cámara de otros debates importantes sobre la misma cuestión, pero, como decía anteriormente, también es cierto que durante esta legislatura esta Cámara no se ha distinguido precisamente porque hayamos tenido esa oportunidad. Hoy, esta mañana la tenemos aunque vayamos un poquito forzados de tiempo por los compromisos del señor consejero, y en ese sentido nosotros vamos a tratar de ayudarle en lo posible para resolverlo y no tenerlo aquí muchísimo tiempo.

Esta comparecencia, que fue solicitada por el grupo parlamentario Socialista, se produce como consecuencia de los anuncios a los que de una forma reiterada no tenemos más remedio que hacer alusión todos los grupos de la oposición, los anuncios -decía- en los medios de comunicación de grandes proyectos, de grandes estudios sobre la problemática de la infraestructura ferroviaria de nuestra Región.

El consejero, su Consejería nos hizo llegar a todos los grupos la información que se le solicitó, la información que le solicitamos, sobre todo referente al estudio que había hecho la empresa MECSA. Al principio, señor consejero, teníamos un poco de confusión, porque si lo recuerda una vez lo hablamos personalmente, en cuanto a quién había hecho el estudio en realidad, quién había encargado el estudio, si había sido la Consejería o había sido la Cámara Oficial de Comercio y Navegación de Murcia; y al final, bueno, resultó que había sido encargado por la Cámara de Comercio y en parte subvencionado por su Consejería o por su Gobierno.

En cualquier caso, lo cierto es que se produce ese informe de MECSA, nosotros consideramos que a priori es un informe interesante porque plantea lo que ya se ha planteado otras veces, porque es verdad que se ha planteado otras veces aquí en esta casa y se ha planteado también por parte de otros gobiernos autónomos, y se ha

planteado por parte de los gobiernos de la Nación, aunque hay que reconocer que este informe viene más completo y sobre todo fija sus expectativas en un nivel más alto de las que se habían fijado hasta ahora en el PDI. Es decir, antes el PDI hablaba de una velocidad máxima de 160-180 kilómetros, y ahora estamos hablando de 200-220 kilómetros, con lo cual nada que oponer a la posible consecución de esos objetivos.

Lo que pasa es que nosotros, como es lógico y yo creo que en eso incluso, aunque no lo reconozcan ustedes, podemos compartir ciertos temores, y son ciertos temores que ya los ha anunciado el portavoz de Izquierda Unida, en el sentido de las dificultades de financiación que pueda tener un proyecto de esta envergadura (dificultad de financiación que viene derivada lógicamente por la gran cuantía de la inversión que hay que realizar, por lo ambicioso del proyecto, que hay que reconocer que es un proyecto ambicioso), y precisamente por eso o posiblemente por eso pudiera ser por lo que tuviera más dificultades para salir adelante.

Y también, señor consejero, algo que nosotros consideramos que no sabemos, y esto se lo hago como pregunta porque no quiero errar, nos gustaría que nos contestara si le ha hecho llegar a los ayuntamientos afectados por las obras que se proponen o anuncian en el estudio de MECSA, concretamente al Ayuntamiento de Alcantarilla -todos conocemos que hay una gran polémica desde hace tiempo por el tema del soterramiento de la vía que pasa por el centro de la ciudad-, al Ayuntamiento de Murcia y también al Ayuntamiento de Cartagena, pero básicamente a los ayuntamientos de Murcia y de Alcantarilla. Si les ha hecho llegar este informe y si estos ayuntamientos les han hecho llegar su posición respecto a las propuestas que plantean, porque cambia absolutamente todo el entramado de instalación, tanto de estaciones como de soterramientos, lo cambia totalmente, es un cambio muy significativo y me imagino, supongo, que en este caso los ayuntamientos afectados tendrán algo que decir, y eso es lo que me gustaría saber, si se les ha comunicado y cuál es la posición de estos ayuntamientos.

Estamos ante un problema, que hay que decir, lógicamente, que es un problema histórico, pero no histórico de hace diez años o quince años, es un problema histórico de hace muchísimos años, el problema del ferrocarril en esta Región. Es un problema que yo creo que a pesar de la buena voluntad con que trabaja este consejero y la mayor parte de su equipo, nos da la impresión de que no van a tener tiempo suficiente para solucionar los problemas, ojalá me equivocara, para solucionar los problemas del ferrocarril de esta Región, porque la red de comunicaciones que nosotros tenemos en esta Región, la cantidad de pasos a nivel que hay, la falta de desdoblamiento de la línea de Murcia con la Meseta, la electrificación, la

mejora de la vía de Murcia-Alcantarilla-Lorca-Águilas, la posibilidad de reabrir la línea Murcia-Andalucía. Eso, señor consejero, a pesar de que, como digo, va contemplado en el estudio, va a ser muy difícil, y ojalá me equivoque.

Hacer eso, plasmar todo eso, todos esos proyectos en un documento, como se ha hecho aquí, eso es lo fácil; lo difícil, el reto que ustedes tienen ahora, es el de conseguir la financiación y el de conseguir los compromisos. Nos parece estupendo que ustedes hayan hecho ya las gestiones que nos acaba de anunciar, que han hablado con el Ministerio de Fomento, que han hablado con el Ministerio de Hacienda, que parece ser, me ha dado la impresión, me corrige ahora el señor consejero si estoy equivocado, pero ha dado la impresión de que cuando se han dirigido al Ministerio de Hacienda han dicho: no, no, esto no es cosa nuestra, hablar con el Ministerio de Fomento.

Nos gustaría saber el grado de compromiso de cada uno de los ministerios que tengan que hacer frente a subvenciones o a acarrear con parte de los gastos de la inversión de estos proyectos.

Nos gustaría saber, también, señor consejero, qué opina Renfe de este proyecto de MECSA, me parece que eso no nos lo ha dicho, por lo menos yo no lo he oído, qué opina Renfe.

Nos gustaría saber también, señor consejero, si, bueno, esto creo que lo ha dicho, me lo había apuntado, pero después el mismo consejero lo había anunciado también que no hay hasta ahora, no se ha reunido la Comisión de Transportes de la Unión Europea para decidir si acepta este proyecto o no lo acepta. Lo que sí nos gustaría, señor consejero, es que nos contestara si la propuesta que se ha planteado a la Comisión de Transportes de la Unión Europea es la que viene en el estudio de MECSA o es una propuesta a mitad de camino entre lo que viene en el PDI y lo de MECSA, o cuál es la propuesta concreta que se ha planteado. Nos gustaría saber también, señor consejero, si en las negociaciones que están teniendo con el Ministerio o en las propuestas que se están haciendo a la Unión Europea, se contempla la posibilidad de que por parte de la Comunidad Autónoma haya que participar en la financiación de estos proyectos. Eso nos gustaría saberlo y además nos preocupa.

Evidentemente, señor consejero, y no se lo digo como reproche, porque no puedo decírselo como reproche en estos momentos, como más adelante seguiremos hablando de los transportes ferroviarios en la Región de Murcia, a lo mejor tendría que reprocharle algo a partir de ese momento. Ahora, ya le digo que no se lo reprocho, pero la realidad es que está todo en el aire, no sé si está todo en el aire porque hemos sido nosotros los que hemos solicitado la comparecencia y no les ha dado tiempo a ustedes a que pongan, a que puedan ejecutar

alguna parte de los proyectos en los que están trabajando, o que está todo en el aire porque va a ser muy difícil traerlo a tierra, va a ser muy difícil iniciar, adquirir compromisos, iniciar obra, financiar todo este importantísimo proyecto que, desde luego, no seríamos nosotros los que lo criticáramos si se hiciera en los términos en los que a priori se está planteando y se da respuesta, una respuesta satisfactoria para nosotros en la pregunta que le estamos haciendo. Por eso le decía que está todo en el aire, y no nos gustaría, señor consejero, que con el asunto de la modernización y en algunos casos de nuevo trazado de las vías ferroviarias de nuestra Región, o de conexión de nuestra Región con otras comunidades autónomas, pasara lo mismo que ha pasado con otros grandes anuncios que han hecho ustedes, por ejemplo, el aeropuerto. Se han hecho grandes anuncios, se ha hablado también de muchísimos miles de millones de pesetas de inversiones, estábamos todo el mundo de acuerdo en la necesidad de que esta Región contara con un aeropuerto; al Gobierno regional en principio le costaba reconocer y creo también que le costaba entender cuál había sido la postura de los gobiernos socialistas anteriores, en cuanto a que esta Región tenía objetivo más prioritarios que la construcción de un nuevo aeropuerto, y al final hemos llegado a la conclusión, por lo menos ésa es la conclusión a la que ha llegado el presidente de la Comunidad Autónoma para cerrar definitivamente el tema del aeropuerto, después de declaraciones grandilocuentes también y después de declaraciones contradictorias entre diversos miembros del Gobierno regional: ampliación en San Javier, aeropuerto en Alcantarilla; ADENA sabe algo del aeropuerto, luego salen diciendo que no saben nada.

Pues, en definitiva, ha tenido que ser el presidente de la Comunidad Autónoma el que cierre el asunto, diciendo que el aeropuerto de la Región no es un objetivo prioritario. Ha venido a decir, y no se lo reprochamos, lo que ya se había dicho antes por parte de otros gobiernos.

En definitiva, señor consejero, lo que yo le quiero decir con esto es que ustedes anuncien única y exclusivamente lo que tengan en la mano, anuncien única y exclusivamente lo que hayan conseguido, tampoco le vamos a criticar porque anuncien que van a llevar al Ministerio, que van a llevar a la Unión Europea, no sé cuantas propuestas, pues no se cuántos miles de millones de pesetas.

Pero reconozcan después también, cuando no consigan esos objetivos, que no se han conseguido, para que los demás tengamos también la información real, para que no estemos engañados, no solamente nosotros los diputados que somos personas que tenemos acceso fácil a la información, sino por los propios ciudadanos. Hay que dejarle meridianamente claro a los ciudadanos de esta Región cuáles son los proyectos del Gobierno regio-

nal en materia de infraestructuras ferroviarias, cuál va a ser la financiación, quién va a participar en esa financiación, y qué plazos de ejecución van a tener las obras. No, no le estoy diciendo, señor consejero, que nos lo diga ahora, ni mucho menos. Yo le digo que cuando se pronuncie la Comisión de Transportes de la Unión Europea, nos gustaría, y esperamos porque sabemos de su carácter y de su forma de ser, que usted pidiera una comparecencia en esta Comisión y que nos informara definitivamente de cuáles son los acuerdos de la Unión Europea respecto a los proyectos que ustedes presentan, y no se preocupe que si ustedes han conseguido algo importante, no seremos nosotros, como he dicho anteriormente, los que nos falte valor para felicitarle si es que tenemos que felicitarle. En principio, todo este estudio, toda la política diseñada por su departamento, con respecto a la infraestructura ferroviaria, lo vemos como una posible solución, pero con bastante escepticismo.

Eso es todo en mi primera intervención.

Gracias, señor presidente. Gracias, señoría.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Gracias, señor Durán.

Por el grupo parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Blaya.

SR. BLAYA BLAYA:

Gracias, señor presidente.

Señores diputados, es evidente y creo que está constatado que los transportes y las comunicaciones son dos de los pilares fundamentales en los que se asienta una sociedad moderna, y que en la falta de crecimiento y desarrollo económico de la Región han convergido muchos factores, pero indudablemente ha sido el retraso en la realización de las infraestructuras uno de los elementos fundamentales para no poder coger a tiempo el tren del desarrollo.

Concretamente, el tema de la comparecencia de hoy del señor consejero es sobre el estudio del ferrocarril en velocidad alta del tramo Madrid-Cartagena, realizado por la empresa MECSA, que, por otra parte, hay que decir que es una empresa con una larga experiencia en estos estudios y concretamente en infraestructuras ferroviarias.

Como digo, la primera conclusión que saca este estudio es la necesidad de mejorar las infraestructuras ferroviarias, ya que el desigual desarrollo del sistema nacional ha perjudicado enormemente a la Región de Murcia, que siempre ha estado postergada.

Y tenemos que decir, desde este grupo parlamentario, por muy duro que sea para algunos grupos políticos, que la situación que sufre el ferrocarril deriva de una

mala gestión de los gobiernos socialistas, pero no es una opinión, señorías, de este grupo parlamentario, sino de la sociedad en general. Esto lo hemos ido viendo a lo largo de muchos años con la creación de plataformas del ferrocarril, declaraciones de sindicatos, cámaras de Comercio, medios de comunicación, diversos colectivos y varios estudios que se han hecho sobre este tema.

Pero, quizás, lo más triste de este tema es que el propio Partido Socialista reconocía que no le importaba lo más mínimo el ferrocarril, y así su presidenta, cuando lo era también de la Comunidad Autónoma, en unas declaraciones decía concretamente: "Las carreteras son prioritarias frente al ferrocarril. La prioridad es comunicar la Región mediante autovía con Madrid, además de construir la autovía Alicante-Cartagena". Y el resultado, que de todos es conocido, es que nos quedamos estacionados en el ferrocarril y tampoco se consiguieron las autovías.

Sin embargo, señor consejero, usted y los restantes miembros del grupo del Gobierno popular en la Región de Murcia están demostrando, desde el primer día de su toma de posesión, un empeño especial por resolver los problemas de las infraestructuras ferroviarias, para conseguir la velocidad alta que Murcia necesita, como no podría ser tampoco de otra forma, dando estricto cumplimiento al programa electoral que los murcianos votaron mayoritariamente.

Prueba de ello es este estudio sobre la viabilidad y el coste de la velocidad alta en el ferrocarril Madrid-Cartagena, que pone de manifiesto una alta rentabilidad social y un importante impacto sobre la economía regional.

Y desde el grupo parlamentario Popular, como implícitamente así lo ha hecho también Izquierda Unida y casi lo ha dejado entrever el grupo Socialista, sabemos reconocer el trabajo, la gestiones y el esfuerzo que la Consejería de Política Territorial está llevando a cabo por conseguir que la línea Madrid-Cartagena esté incluida en la Red Transeuropea del Transporte con Alta Velocidad, pero además que pueda ser subvencionada con fondos europeos.

Por lo tanto, y para terminar, señor consejero, reciba la felicitación por parte de este grupo parlamentario que represento, porque creemos que el Gobierno está dando los pasos adecuados y sentando la sólida cimentación para que la Región de Murcia no pierda el tren de desarrollo.

Muchas gracias.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Gracias, señor Blaya.

Para contestar a los grupos parlamentarios, tiene la palabra el señor consejero.

SR. BUSTILLO NAVIA-OSORIO (CONSEJERO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS):

Muchas gracias, señor presidente.

Voy hacer un inciso antes de contestar a todo, porque como es una cosa que se aparta completamente del tema ferrocarril, pues voy a empezar por ahí.

Señor Durán, ha sacado usted a relucir el tema del aeropuerto. El tema del aeropuerto desde el primer día el señor presidente dijo que no era prioritario, y si usted se molesta en ver el programa electoral con el que nos presentamos a las elecciones, verá que lo que está reflejado en él es la potenciación del aeropuerto de San Javier, y el mayor uso y mejor uso del aeropuerto de San Javier.

Otra cosa es el que por las dificultades del aeropuerto de San Javier estemos haciendo estudios para ir preparando los caminos para luego. O sea, no vale el decir cuando se parte de la necesidad, entonces empezar los estudios, hay que ir preparando el camino para cuando haya que andararlo.

Pero desde el primer día se ha dicho que el aeropuerto o una nueva ubicación, nunca había sido prioritario para este Gobierno popular.

Y ya entro en el tema del día, que es el ferrocarril. Empezaba el señor Carreño diciendo que le ponía difícil posicionarse en contra. A mí me gustaría que siempre le fuera muy difícil posicionarse en contra, y supongo, porque lo conozco, que no ha querido traslucir con eso en que lo que le gustaría es tener que posicionarse en contra y que esta vez no le hemos dejado. Yo conozco al señor Carreño, sé que no es ése su sentido, y que ojalá, no siempre, pero, vamos, por lo menos casi siempre, sea muy difícil posicionarse en contra de las políticas que dirija o que realice esta Consejería y el Gobierno en general.

Después ha entrado en una serie de consideraciones, de preocupaciones, o sea, partiendo de la base que todo le parecía muy bien, de preocupaciones sobre las cosas que se están diciendo, que se están haciendo y que se les presta gran importancia en todos los lados; concretamente ha hecho referencia a ferrocarriles, carreteras y agua. Hombre, evidentemente, hay muchísimos problemas en esta Región, eso no lo podemos olvidar, hay necesidad de vivienda, hay necesidad de suelo barato, hay necesidad de más industrias, hay muchas necesidades, pero, evidentemente, todas ellas pasan por tener asegurada el suministro del agua y por tener unas buenas comunicaciones.

Es lo que decía al principio, o sea al agua, todo está claro, no voy a empezar hablar aquí del agua, cuando todos sabemos que tanto la industria como la agricultura, pues necesitan del agua, y el turismo, necesitan de el aseguramiento de ese agua. Pero también lo que decía al principio, o sea, la pérdida o la no tenencia de buenas

infraestructuras, tanto viarias como ferroviarias o aeroportuarias, pueden suponer un estancamiento en el desarrollo de la Región. Entonces es lógico que haya una atención preferente sobre esos tres temas.

Es lógico y además, en ese sentido, pues yo quisiera hacer una pregunta aquí, aunque en parte me la ha aclarado el señor Durán, nunca hemos querido ocultar las cosas, entonces muchas veces a lo mejor hablamos de proyectos que todavía no están totalmente atados y bien atados, pero que lo que nos parece ilógico es que en esta Asamblea, por lo menos, se tenga ocultación de los pasos y de las gestiones y de las visitas y de todas las cuestiones que hacemos los distintos miembros del Gobierno para intentar ir consiguiendo más cosas para esta Región.

Entonces, lógicamente, sobre estos tres temas se ha hablado mucho, se está hablando mucho y se seguirá hablando mucho, porque son tres temas primordiales.

Yo quiero aclararle una cosa al señor Carreño, y tranquilizarle. Vamos a ver, el que ahora mismo se esté abordando el hacer un proyecto de la mayor, como usted decía, no quiere decir que se abandonen las demás cosas.

Vamos a ver si nos aclaramos en este sentido. Usted sabe perfectamente que en el PDI estaba contemplado el ferrocarril en alta velocidad, velocidad alta o alta velocidad pendular, desde Alicante a Murcia y, por tanto, no había esa infraestructura que usted ha dicho en Alicante. Ya está contemplado en el PDI, y la llegada hasta Murcia de la alta velocidad a través de la línea del Arco del Mediterráneo. Por tanto, eso está ya en la Red Transeuropea de Transportes, está ya en la Red de Ferrocarriles Europea y, por lo tanto, está ya prevista la financiación en alta velocidad, como está prevista la financiación para mejorar la línea 164 kilómetros por hora hasta Murcia y otras actuaciones complementarias entre Murcia y Cartagena. Eso está ya en el PDI y está en el mapa de la Red Transeuropea. No he traído ahora mismo aquí, porque creía que no era necesario, pero vamos está contemplado en el mapa.

Entonces eso no quiere decir que estos proyectos abandonen aquello. Estos proyectos a los que he hecho mención hoy son necesarios para modificar o para intentar introducir algún medio, alguna otra línea o modificar el tratamiento que se le está dando a una determinada línea, lo cual no quiere decir que se haya abandonado lo anterior.

Ha hecho mención también a otra cuestión, diciendo que para meter proyectos hay que sacar otros. No es cierto totalmente; o sea, todos los años, unas veces por bajas, otras veces por abandono, otras veces de proyectos, otras veces por otras cuestiones, tanto de fondos del FEDER como de Fondo de Cohesión ha habido todos los años siempre unos remanentes, y entonces lo que está claro es que esos remanentes podrán aplicarse, y para poder tener esos fondos europeos, bien sean FEDER o de

Cohesión, lo que tiene que estar es contemplado en esas redes, porque si no están contemplados en esas redes no hay posibilidad de acceder a esos fondos.

Es decir, que ahora mismo, por ejemplo, en ésta que hemos estudiado, que hemos hecho el estudio, concretamente, que fue por la que creíamos más prioritaria y más necesaria, y que después hemos ampliado por las razones que les dije de que había que llegar hacer proyectos, y entonces hemos aprovechado la oportunidad para hacer un estudio completo de todo el transporte ferroviario de toda la Región, pues esta prioridad también podríamos acceder a fondos FEDER. Pero hay una cosa que usted también ha comentado en un momento determinado de su exposición y que es cierto, pero no es cierto, y le voy a explicar.

Usted decía: vamos a hacer lo que tenemos seguro, que será una primera etapa a los 160 kilómetros por hora, que ya luego ampliaremos.

Bien, mire usted, señor Carreño, es cierto y no es cierto, y por una sencillísima razón: a 160 kilómetros por hora el trazado que hay que hacer es diferente que a 220; eso lo entiende usted perfectamente, o sea, no es lo mismo, incluso en carreteras, el que yo trace una carretera, que trace una autovía o que trace una autopista, porque la velocidad de circulación es distinta y entonces eso exige que las curvas, los radios cuando haya que hacer curvas tengan que tener un mínimo que asegure, por lo menos, el mantenimiento de esa velocidad. Entonces, aun cuando a lo mejor en un 80 o en un 90% el proyecto para 160 kilómetros por hora sería válido, el proyecto para 220 puede hacerle cambiar en algunas cosas. Entonces aun cuando después nos pongan, como si dijéramos, a 160 kilómetros por hora, aun cuando se pudiera por fases, es decir, una primera en la cual se prevea el que las locomotoras o las éstas que vayan a entrar vayan a ser para 160 kilómetros por hora, y después llegar a lo mejor a unas segundas vías o a una terminación de la electrificación, a lo que sea necesario para completarlo, lo que está claro es que en el trazado, cuando estamos hablando de inversiones, usted mismo aquí ha hecho referencia de ochenta y tantos mil millones de pesetas, si para hacerla a 160 nos va a costar cincuenta, sesenta o sesenta y cinco mil, más vale afrontar los 80.000 porque si no corremos el riesgo de que cuando haya que pasarla a 220 ya no sea posible por algunos tramos.

Que mejora la cosa, por supuesto, pero nosotros hasta ahora no hemos renunciado a lo otro, como le digo, y no tiene nada que ver una cosa con la otra, entre otras cosas por una cosa que le voy a decir, y ya en parte también es algo que usted ha comentado, o sea, lo que ahora mismo estaba previsto en el PDI, y no nos podemos engañar con eso, es que dentro de la línea Murcia-Albacete, la parte más conflictiva, la parte que sí que obliga precisamente a ir a menores velocidades y que,

por lo tanto, es la que condiciona en una gran medida, casi en un 90%, el tiempo que se tarda en llegar desde Murcia a Albacete o de Murcia a Madrid, es toda la zona que va pues desde Agramón, más o menos, hasta Calasparra, es decir, toda la zona lindante con el pantano de Camarillas.

Y eso en el PDI ahora mismo está contemplado en el 2001, lo cual es otra razón por la cual nosotros queremos demostrar que ésta es rentable, que es necesario acometerla e intentar llevarla lo antes posible. Y en ese sentido han ido las conversaciones, tanto con el Ministerio de Fomento como con el Ministerio de Hacienda, como con el señor Eneko Landáburu, de las Regiones, como el señor Coleman, de Transportes, como con las distintas personalidades europeas que tienen que ver en este tema.

Y, en este sentido, podemos decir que le arrancamos el compromiso de que si, efectivamente, el Gobierno español apostaba, primero, por este proyecto, segundo, por financiar o cofinanciar las obras en la parte que le correspondiera al Gobierno español, que ellos estarían dispuestos, efectivamente, a sacar esos fondos y no, como les estoy diciendo, a base de detraerlos de otros que están ya presupuestados, sino, efectivamente, de todos los remanentes que hay anualmente. Es decir, que este proyecto podría entrar y podría ser financiado por las Comunidades Europeas, según lo que se nos ha dicho.

Entonces, bueno, hay dos preguntas, que me he apuntado aquí, que hacía usted después, que yo creo que le he contestado, que si los proyectos van a esconder la mejora de lo que tenemos o si deja el Gobierno abandonado lo que tenemos. Ya creo que está claro, no abandonado, esto es una cosa suplementaria que además no tiene nada que ver, puesto que las inversiones previstas tanto en la línea de Alicante como en la otra, como le digo, van posteriores a cuando se tenga que tomar esta decisión, que será en el año 99 cuando se apruebe o no la financiación. Pero esto es un primer paso necesario e imprescindible, podríamos decir lo mismo que las infraestructuras, que son necesarias para el desarrollo, pero no suficiente. Esto es necesario, aunque no suficiente, para asegurar que ya tenemos la alta velocidad; eso está claro. Pero sí es el primer paso necesario y que había que afrontarlo y que hasta este momento no se había afrontado, y se perdió una oportunidad, puesto que en la última revisión que ha habido en las líneas europeas fue concretamente en mayo del 95, y el Gobierno español, pues no presentó esto como alta velocidad, aunque hay que reconocer, no sé con qué fuerza, pero vamos se mandaron unos informes de la Cámara de Comercio, de la propia Consejería, al Ministerio diciendo que Murcia reclamaba la velocidad alta, pero el Gobierno español no lo admitió, y de hecho pues eso concuerda un poco, y

eso en parte también quiero contestar a la cosa que decía el señor Durán, de que reconozcamos cuando no se consiguen las cosas.

Saben ustedes perfectamente que una de las primeras cosas que hice fue entrevistarme con el señor Zaragoza, entonces secretario de Estado de Infraestructuras, y vine diciendo que venía con las manos vacías o con los bolsillos vacíos, porque le planteé, entre otras cosas, aparte de las autopistas y autovías, le planteé lo de la velocidad alta, y me sacó allí unas mapas muy extraños, me dijo que no se contemplaba y que me olvidara por completo, que eso era irrealizable, que eso era inviable y que además eso no era bueno ni necesario, que fue la razón por la cual yo a partir de ese momento aceleré el que unos contactos que ya había tenido la Cámara de Comercio, y también termino de contestar a otra cosa que ha dicho el señor Durán, pues que pusiera en marcha ese estudio con una empresa garantizada, MECSA. Hoy día le puedo decir que ya tiene adjudicados precisamente los estudios de viabilidad de una de las partes importantes que hay de Madrid a Zaragoza, de una de las líneas Christoffersen, o sea, que no es una empresa cualquiera la que nos está haciendo los estudios.

Usted dice que discrepa un poco, sobre todo porque la rentabilidad económica de la Murcia-Cartagena, según MECSA, no es rentable, y que la rentabilidad social pues que habría que valorarla. Bueno, yo le puedo decir que yo estoy convencido de que, bueno, este estudio de MECSA no es perfecto, y que entonces estoy convencido, y además me lo avalan las últimas conversaciones que he tenido con personal de Renfe, el que ellos están queriendo poner cercanías, lo que pasa que no se termina de decidir porque, evidentemente, ahora mismo con el trazado que tiene es difícilmente competitivo con el trayecto por carretera, puesto que es mucho más corto. Es decir, actualmente no podríamos pensar en Murcia-Cartagena en menos de cincuenta minutos, cuarenta y cinco minutos por ferrocarril, mientras que por el otro lado son veinte minutos.

Pero, en cualquier caso, si se acometieran las obras de rectificación que redujeran el recorrido y que permitiría hacer el recorrido Murcia-Cartagena en menos de media hora, quizás, pues evidentemente yo estoy convencido de que sería competitivo y que desde luego sería rentable. Eso por lo menos intuyo, que intuitivamente yo tenía y que evidentemente le digo que se corroboran un poco con las últimas conversaciones que he tenido con cercanías de Renfe.

Le quiero aclarar una simple cosa, no tiene mayor importancia, es que la línea Lorca-Águilas no es que haya entrado en rentabilidad. Efectivamente, ha mejorado muchísimo, pero lo que le puedo decir es que todavía el déficit de este último año ha sido de 28 millones de pesetas.

Y ya únicamente a lo último que usted estaba comentando, que estaba dispuesto a acompañarme. Pues yo encantado de que usted me acompañe, sea o no sea necesaria su presencia, porque me encanta ir con gente que vea que lo que yo vengo diciendo después o vengo declarando es de verdad lo que estoy diciendo.

Y no sufra usted en ese sentido, queremos aclarar suficientemente, que es lo último que decía, sobre el abandono o no abandono de los proyectos que ya más o menos están en marcha por la mayor, como decía usted. Me conoce usted perfectamente y sabe que si algo adolezco es de ser tremendamente pragmático y que me gusta, como decimos aquí en esta tierra murciana, "olivi-ca comía, huesecico al suelo", y entonces sabe usted perfectamente, y porque lo hemos discutido en alguna ocasión, es una cosa que he dicho muchas veces, que lo óptimo es enemigo de lo bueno, y entonces si puedo conseguir una cosa buena no voy a abandonarla por obtener lo óptimo.

Señor Durán, efectivamente, usted ha planteado al principio, bueno, decía que era el primer gran debate del ferrocarril, que si no quería entrar más a fondo por compromiso de tiempo. Mire usted, yo sé muy bien cuáles son mis obligaciones... Hombre, me agradaría poder ir cuanto antes a Murcia, pero si es necesario que me quede aquí toda la mañana me quedo toda la mañana, que no va a pasar nada. De todas maneras, gracias por haberme adelantado la hora de presentación.

Dice que todas estas cosas se han planteado por otros gobiernos. Ya acabo de decir que efectivamente se han planteado, lo que quiero saber, lo que evidentemente yo no sé si el Gobierno regional lo ha planteado, el Gobierno central no lo ha planteado, y ya le digo que en la primera conversación que tuve con el señor Zaragoza no solamente me dijo que no estaba dispuesto a plantearse, sino que poco menos que me tildó de loco por plantearle el que se pudiera hacer la alta velocidad. Y desde luego lo que sí tengo claro es que perdone la inmodestia que da que las gestiones que se han hecho desde este Gobierno no solamente en Madrid sino en Europa han sido bastante más constantes, por lo menos los frutos de momento son mejores.

Yo no digo tampoco con esto que ya esté todo hecho. También decía usted que, bueno, no van a tener tiempo para solucionarlo. Hombre, evidentemente, mañana empezamos a construir las vías y en esta legislatura no da tiempo, pero nos dará tiempo a hacerlo... la legislatura del Partido Popular. Pero lo que está claro es una cosa, que las cosas no se hacen si no se empiezan a hacer, y los caminos se empiezan andando por ellos, y después recorriéndolos y después haciendo otras muchas cosas, pero hay que empezar a andar, porque si no se empieza a andar, si nos clavamos en el inmovilismo nunca podremos conseguir las cosas.

Entonces, mire usted, aun en el supuesto, que no lo creo, de que sean ustedes los que pudieran terminar o Izquierda Unida los que pudieran terminar con estos ferrocarriles, yo me quedo muy satisfecho si consiguiera el que al menos se empezaran a tomar seriamente las necesidades de la infraestructura ferroviaria de esta Región.

Ha preguntado usted también si se ha hecho llegar a los ayuntamientos. Efectivamente, lo tienen en los ayuntamientos, tienen estudios, se ha comentado con ellos, tanto con el de Alcantarilla como con el de Murcia. El de Alcantarilla está totalmente a favor. El de Murcia tenía algunas dudas, fundamentalmente por el traslado o no traslado de la estación del Carmen, como contempla el proyecto.

Yo les tengo que decir una cosa, hay una cuestión que todavía está por resolver, que no se conoce, que eso será fruto precisamente de los estudios y los proyectos que se vayan a hacer ahora, si nos aprueban, efectivamente, como así esperamos, en mayo el millón de ecus este para el desarrollo de estos proyectos, que es el trazado que vaya a tener la alta velocidad pendular entre Alicante y Murcia. O sea, hay opiniones en ambos sentidos, en decir que con el soterramiento que estaba contemplado y la línea hasta Beniel, pasando por toda la costera sur y con dificultades para rectificar en algunas zonas que sería necesario, si sería posible el acceso en alta velocidad a la estación del Carmen o no sería posible ese acceso en alta velocidad. Entonces, eso nos plantearía el que a lo mejor para que pudieran llegar los trenes de alta velocidad hasta allí e incluso, como nosotros proponemos en el proyecto, en el estudio (que eso no quiere decir que se vaya a hacer, sino en el proyecto o en el estudio) el que vaya hasta Lorca esa alta velocidad pendular, que a lo mejor haya que pensar en otro trazado. Lo cual no quiere decir, y yo eso también lo comento, y es una de las cuestiones que tengo que decirle que a priori, otra cosa es que efectivamente me demuestren que es lo mejor, pero una ampliación sobre el recorrido Murcia-Cartagena a mí a primera vista se me antoja que si nosotros desde Balsicas en la línea actual trazamos una recta y nos metemos por Columbares, y venir a parar a la estación del Carmen, el recorrido sería tan corto o más que el actualmente planteado por MECSA, menos dificultades de ejecución, quizá más barata, y evidentemente nos facilitaría el que desde la estación del Carmen, que está ubicada en el centro de la ciudad, soterrada, por supuesto, permitiera esa línea de cercanías con Cartagena y con el resto, es decir, con Lorca y con Alicante, tal y como está funcionando actualmente.

Eso quiere decir que el que fuera necesario, que todavía yo ahora mismo no me atrevo a decir si sería necesario o no, el desviar la alta velocidad que viene desde el Arco Mediterráneo a otra zona o no, ya le digo

que hay opiniones para los dos gustos, hay opiniones de gente que... MECSA piensa que no, y ha habido otras opiniones, INTECO cree que sí concretamente, y son dos empresas fuertes las dos. Pero, en fin, eso precisamente es una cosa de lo que le decíamos, que era necesario ahondar más en estos estudios porque serían necesarios estudios geotécnicos, estudios de impacto ambiental y otros estudios que son los que de verdad te pueden definir claramente entre las distintas alternativas cuál es la que sería más recomendable.

Decía el señor Durán a continuación que parece ser que últimamente Hacienda ha dicho que esto no es cosa nuestra. No, mire, yo creo que o me he expresado mal o usted me ha entendido mal, señor Durán. Aquí hay dos fases, como si dijéramos, muy claras: una es que hay que iniciar estos estudios, estos proyectos, que son condición sine qua non para poder presentar a Europa las reivindicaciones de modificación; y otra cosa es ya después la financiación de la obra, si efectivamente eso se hace así y vienen fondos europeos, y Hacienda paga su parte. Entonces, lo que Hacienda nos acaba de decir ahora mismo es que, con motivo de la presentación o de la solicitud a Europa de subvención para hacer los proyectos estos que les he definido, que nosotros nos habíamos dirigido a Hacienda para que financiara, y entonces Hacienda lo que ha contestado hace relativamente poco tiempo es que esta fase ya la tiene en sus proyectos contemplado Fomento, y entonces que el convenio en vez de hacerlo con Hacienda para pagar la parte correspondiente del proyecto que tengamos que pagar el Gobierno español o la Comunidad Autónoma, pues que esa parte que es Fomento, no es Hacienda. Otra cosa es que después, si conseguimos, y esperamos que sí, por lo menos la alta velocidad con Madrid, la financiación de las obras sí las acomete Hacienda. Entonces, a Hacienda nos hemos dirigido pensando ya en el futuro, en el caso de que se apruebe, y nos ha dicho que sí. A Fomento para que lo metiera en la lista, como dije al principio, nos ha dicho que sí, bueno, nos ha metido y esperamos que nos den el dinero. Y entonces ese convenio para los proyectos, para el desarrollo de los proyectos, es lo que nos ha dicho Hacienda que no es cosa de ellos, sino que es de Fomento. Otra cosa, como digo, es la financiación de las obras en su día.

Renfe está totalmente a favor, por supuesto. Renfe, como usted comprenderá, el que se encuentre con unas mejores infraestructuras y con unas posibilidades de nuevos servicios rentables, porque ya le digo que incluso con el trazado actual Renfe está pensando si le sería rentable o no instalar la Murcia-Cartagena, entonces quiere decir que el que le mejoren las infraestructuras, a Renfe le parece de perlas.

Y si la propuesta que hemos presentado es la de MECSA. No, hombre, creo que lo he dicho muy claro;

nosotros empezamos a andar en ese sentido de decir "queremos lo que entendemos que era prioritario como primer paso para desarrollar después en la región", otra cosa es que después posteriormente internamente haya que desarrollar la Región, pero evidentemente las dos grandes vías de comunicación con el resto del país y de Europa son: una a través del Arco Mediterráneo y otra a través de la línea con Madrid.

Entonces, nosotros empezamos a estudiar, y así planteamos que era la línea Cartagena-Murcia-Madrid o Cartagena-Murcia-Albacete, puesto que hasta Albacete ya están las cosas más o menos hechas o casi terminadas.

Pero como consecuencia del tema que les decía de que no suelen aprobarse proyectos, o sea, ayudas a proyectos de menos de un millón de ecus, nos planteamos que era la ocasión idónea para hacer un estudio de todo el ferrocarril o de las necesidades de infraestructura ferroviaria en toda la Región, con independencia de que de los resultados de esos estudios de todo se pueda o se vaya a pedir ayudas a Europa, pero sí te pueden servir para justificar inversiones en la de Lorca-Águilas, por ejemplo, o la apertura de la línea con Andalucía y mejora de esos trazados u otras cuestiones, con independencia, digo, de que en función de los resultados de ese estudio se presenten a Europa unos u otros proyectos. Pero, en cualquier caso, con independencia de los fondos europeos y de las ayudas de infraestructuras y de las obras de infraestructuras con fondos europeos, hay otras posibles ayudas, hay otras posibles inversiones que se van de allí.

Entonces, en la propuesta de MECSA, como le digo, esto se les ha presentado, tienen copias en Europa de ésta, y en función de esas conversiones que mantuvimos con las personas de Europa y con gente de las delegaciones españolas en Europa, fueron los que nos dijeron lo que debía contemplar el estudio para poder presentarlo a Europa, que es en lo que estamos ahora, que es el completar estos estudios que son insuficientes, o sea que con eso Europa seguramente ni entraría a discutir si es o no lícita la solicitud, vamos, no lícita, si es o no recomendable la solicitud de la alta velocidad pendular.

Preguntaba usted si se va a financiar por la Comunidad Autónoma. Hombre, está claro, se lo he dicho, estos proyectos estamos dispuestos a financiarlos porque es necesario. Entonces, si es necesario invertir aquí 15 ó 20 millones de pesetas, o 25 millones de pesetas para pagar parte de lo que España tiene que pagar de ese medio millón de ecus que Europa no paga, estamos dispuestos a pagarlo porque es la herramienta necesaria para seguir adelante. Ahora, eso no quiere decir que estemos dispuestos a pagar las infraestructuras, no tenemos dinero para pagar ni siquiera en una mínima parte los ciento y pico mil millones de pesetas de los que hablaba el señor Carreño; ustedes conocen perfectamente cuál es la situación de las arcas regionales.

Pero como paso, porque es que si no, no arranca esto, nosotros le hemos ofrecido... todavía no nos han contestado definitivamente si ellos están dispuestos a asumir todo, que también hemos hecho nuestras gestiones, pero de momento le hemos ofrecido el pagar una parte de ese medio millón de ecus, le hemos ofrecido al Ministerio de Fomento, no a la construcción, a las infraestructuras.

Y lo último que le tengo que decir ya, era la última cosa, cuando me pedía fechas de construcción, de financiación, no sé qué. Mire usted, señor Durán, usted comprenderá que yo no tengo una bola de adivino y yo no lo sé; primero, no sé si se van a hacer o no se van a hacer; segundo, no sé si siquiera los proyectos los va a aprobar Europa, el hacer estos estudios. Y, por lo tanto, difícilmente le puedo dar fechas. Le puedo dar las fechas que actualmente están en el PDI, y que son las que no estoy dispuesto a aceptar.

O sea, el PDI contempla la de Alicante a partir del 2004 o 2005, creo recordar, y la línea a 160 km/hora, lo del embalse, toda la zona del embalse de Camarillas, lo contempla a partir del 2001. Éstas son las previsiones presupuestarias que tenía el Gobierno anterior, que son las que todavía están en Europa. Entonces, eso es lo único que le puedo decir.

¿Qué es lo que se va a conseguir? Pues no lo sé. Lo que sí le puedo decir es que estamos en un tren en marcha y que perdimos la ocasión en abril o mayo del 95, que fue la última revisión -bueno, los proyectos se habían mandado en el 94, pero la última revisión se hizo en mayo del 95- de las líneas transeuropeas de ferrocarriles, y que la última ocasión la tenemos en el año 99, porque a partir del año 2000, cuando empiecen a entrar otros estados en la Unión Europea, va a ser mucho más difícil conseguir esas modificaciones. Entonces, estamos en el último momento para intentar, al menos, el que la alta velocidad se contemple en la línea Murcia-Madrid.

En cuanto al señor Blaya, pues lo único que tengo que decirle es que de lo primero que planteaba, de la situación del ferrocarril debido a gestiones anteriores, creo que suficientemente está debatido.

Y únicamente, pues agradecerle su agradecimiento a los esfuerzos que estamos haciendo.

Muchas gracias, señor presidente.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Gracias, señor consejero.

Procede ahora un turno más breve para los grupos parlamentarios.

En primer lugar, tiene la palabra el señor Carreño.

SR. CARREÑO CARLOS:

Señor presidente, va a ser muy breve.

Yo quiero comentarle y además quiero animar al consejero, y lo digo con toda sinceridad, a que siga trabajando con la ilusión que manifiesta esta mañana aquí en la Comisión.

Y me da la impresión, con la credibilidad que tiene el señor consejero, en que todo esto puede salir para adelante. Desde luego, desde nuestro grupo parlamentario no le vamos a desanimar en absoluto.

Lo que sí nos gustaría es que pusiéramos los pies en el suelo, y cuando digo "pusiéramos", me refiero a todos, ¡eh!, porque estamos ante unos proyectos de una envergadura tal que la prudencia yo creo que debe ser el común denominador de las actuaciones que hagamos todos: ustedes en el Gobierno y nosotros en la oposición. Por eso esa prudencia nos dice hay que apoyarles a ustedes en este tema muy concretamente; además, hay que apoyarles incondicionalmente para sacar adelante estos proyectos. Pero sí les pedimos también a ustedes prudencia a la hora de las actuaciones, y le voy a decir por qué.

Yo, después de leer las declaraciones -esto fue en La Opinión del 6 de febrero- del señor Landáburu, donde este señor aseguró en la redacción de La Opinión que el Gobierno español consigue convencer a sus socios europeos de la necesidad de ampliar la red de velocidad alta hasta Murcia, y esto se tendrá que financiarlo con fondos procedentes de otros proyectos, por cuanto los fondos que la Unión Europea destina a España no pueden ampliarse. Parece ser que ya está cerrado el importe global de los fondos que van a venir a España para inversiones en ferrocarril. Y, por lo tanto, si se incluye Murcia tiene que ser a través de fondos procedentes de otros proyectos.

Yo, cuando leo esto, interpreto que, si tiene que ser de otros proyectos, es que se van a dejar otros proyectos para incluir Murcia. Usted me aclara, y posiblemente con buen criterio, de que sería a través de las bajas que se producen de otras obras, ¡claro!

Yo creo que cualquiera de las dos opciones, si es a través de proyectos de otras regiones que quedan fuera o si es a través de las bajas, pues difícilmente podremos tener a través de las bajas unos importes de miles y miles de millones de pesetas para acometerlo. Luego ya me pongo un poco..., la prudencia me hace poner los pies en el suelo y digo: van a ser limitadas las posibilidades de inversiones europeas aquí, puesto que a España ya se le tiene asignada una cantidad concretamente. Entonces yo creo que usted eso también lo debe de tener en cuenta, por la seriedad del tema.

Y luego nos dice este señor que se ha venido apostando en los últimos tiempos por mejorar las comunicaciones con Andalucía -estamos hablando de ferrocarril- y en el Arco Mediterráneo -estamos hablando también

pues de las inversiones Valencia, Alicante y que, por desgracia, a Murcia no han llegado-. Y dice: "ahora es el momento de hacerlo -nos dice- en la cornisa cantábrica".

Luego, también mucho nos tememos de que si se tienen puestos los ojos en la cornisa cantábrica, en el AVE de Cataluña y tenemos cerradas ya las inversiones para España procedentes de fondos europeos, la prudencia también nos hace, señor consejero, que seamos prudentes a la hora de hacer estas valoraciones y a la hora de no hacernos sueños, de no creernos que nos va a venir el maná de Europa y nos va a dejar una región conectada ferroviariamente con el resto de España y con el resto de Europa pues de forma ideal. Pero, a pesar de eso, yo le insisto de que tendrá todo nuestro apoyo. Porque hay una cuestión que tenemos muy clara, y es que nosotros, desde Izquierda Unida, apostamos por el transporte ferroviario sin ningún tipo de reserva, porque es el transporte más limpio, desde el punto de vista ecológico, apenas contamina; es el transporte más seguro, está perfectamente calculado que es donde menos índice de accidentes hay y, por lo tanto, menos pérdidas de vidas humanas, económicas, etcétera; y porque socialmente es el más rentable. Entonces, por lo tanto, apostamos por el ferrocarril.

Por eso decía yo al principio de mi intervención que me lo ponía difícil usted que pudiéramos ser críticos con estos proyectos; no somos críticos en cuanto a los proyectos, pero sí somos prudentes y serios en cuanto a las posibilidades de desarrollo.

No abandonan ustedes las pequeñas obras o las pequeñas actuaciones que hay que hacer en lo que ahora mismo tenemos de ferrocarril. Pues, señor consejero, eso no se corresponde, me refiero, con los Presupuestos Generales del Estado. En los Presupuestos Generales del Estado para 1997 en la Región de Murcia, para ferrocarril no vienen inversiones. Y entonces, pues, claro, si se tiene en cuenta, por ejemplo, la línea de Escombreras, aquí en Cartagena, que hay que circular a 30 por hora, bueno, pues usted me dirá si ahí no hay que hacer una actuación urgente; lo que yo le decía antes de trozos en el Guadalentín de 60 y 70, y me lo han dicho los mismos maquinistas, porque nos hemos reunido con ferroviarios, con trabajadores de Renfe -que, por cierto, le digo entre comillas, son un poco escépticos en todos estos proyectos, me refiero al mismo personal de Renfe, son escépticos ante todos estos grandes proyectos-. En ese sentido, habría que hacer también una labor dentro de Renfe, porque ni ellos mismos se creen esto, en general. Hemos hablado con personal de dirección de Renfe, con sindicalistas, con trabajadores maquinistas, y son muy escépticos en cuanto a todo esto, dentro de la misma compañía, señor consejero.

Vamos, sabemos que lo de la velocidad alta está previsto en el Plan Director de Infraestructuras, Alicante-

Murcia. Pero, claro, yo es que creía que lo que usted pretende es adelantar eso, es adelantarlo; por eso yo le decía, un poco también cuestionaba, porque, claro, adelantar eso pues significa que las inversiones vengan de forma rápida.

Estoy terminando, señor presidente. Nos dice usted que es muy complicado actuar en determinados trayectos, porque si luego se aprueba lo que propone este estudio, pues posiblemente se habrán invertido muchos millones de pesetas que luego no servirían para nada, porque incluso se cambiaría el trayecto.

Bien. Lo que yo le planteo, porque en esto hay que ser muy serio, es que se actúe en aquellas cuestiones que lógicamente se tenga la seguridad que puedan ser aprovechadas, caso de que se desarrolle el proyecto de velocidad alta en la línea Murcia-Albacete. Pero aquellos puntos negros, como es lo del pantano, en la zona que usted decía, esos puntos negros sí que hay que eliminarlos con toda urgencia, porque ésa es la parte precisamente de puntos negros que tiene esa línea, y que hace que el trayecto se alargue muchísimo más en kilómetros y, sobre todo, en tiempo, porque ahí el tren tiene que ir a una velocidad muy reducida.

Hay una cuestión que yo considero muy importante: la línea de cercanías Murcia-Cartagena, o Cartagena-Murcia. Nos dice usted que Renfe está estudiando la posibilidad de ponerla en marcha. Yo le animo a usted, señor consejero, a que desde el Gobierno regional se incentive esa intención, incluso se incentive si hay que incentivarla económicamente; igual que lo hace en la línea Murcia-Lorca-Águilas, con un déficit de 28 millones, que agradezco la información, no lo sabía; yo sabía que el déficit se había acortado muchísimo; bueno, Lorca-Águilas es donde está el déficit, evidentemente, porque cuando uno se sube al tren, yo lo utilizo bastante en aquel trayecto, sobre todo en momentos punta el tren va lleno, incluso gente en los pasillos, estudiantes, muchísimos estudiantes, cientos de estudiantes.

La línea Cartagena-Murcia sería tremendamente rentable desde el punto de vista social, pensando en el mundo universitario y también en muchísimos trabajadores que hacen inversamente el trayecto, cartageneros que van a trabajar a Murcia y murcianos que vienen a trabajar a Cartagena. No tiene sentido que no estén conectadas las dos ciudades más importantes de la región con una línea de cercanías. Habrá que ver cómo se gana tiempo, etcétera, y habrá que incentivar económicamente, y ahí también tendrá el apoyo del grupo parlamentario, si hay que firmar un convenio de colaboración con Renfe, como existe con la línea Murcia-Lorca-Águilas.

Y, sobre todo, hay una cuestión a tener en cuenta, señor consejero: el tema de las mercancías, los trenes de mercancías. Y estoy pensando en la línea de cercanías de Guadalentín. Hay un intento de los empresarios de

Águilas de sacar, pues muchas toneladas de tomate, de productos agrícolas hacia Europa. Hubo una experiencia, que quedó en eso, en una experiencia, porque luego hay problemas para la vuelta, buscar el reporte, y también en la misma situación que tiene la vía aquella, el trayecto aquel. En ese sentido, yo creo que habría que hacer también un esfuerzo desde la Consejería: sacar los productos agrarios del Guadalentín a través del ferrocarril hacia Europa sería, si eso fuera posible, muy interesante.

Y el tema de la línea de la Universidad, pues yo se lo vuelvo a usted a comentar. Ahora mismo hay una matrícula de unos 35.000 universitarios en la Región de Murcia. Que se desplacen al campus, cercano a los 30.000, al campus universitario. O sea, el que haya unos trenes -y además tenemos la vía hecha; o sea, pasa junto al campus universitario la vía-, el poder actualizar eso, hacer las obras necesarias para ponerla en funcionamiento y tener un transporte universitario por ferrocarril, sería una maravilla, y acudirían en ferrocarril de todas las zonas de la región que ahora mismo tiene la línea; estoy pensando en Cartagena y todo el Guadalentín. Por lo tanto, yo creo que en esa línea también habría que seguir trabajando.

Y nada más, señor consejero. Agradecerle toda la información, pedirle en ese sentido que siga con esa ilusión, pero al mismo tiempo que ponga los pies en el suelo. Yo creo que va a ser difícil, va a ser complicado, porque yo creo que está todo atado y bien atado en los presupuestos comunitarios, está atado por desgracia, y va a ser complicado desviar para Murcia unos cuantos miles de millones de pesetas. Pero siga usted adelante y con nuestro apoyo, ¡eh!

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Gracias, señor Carreño.
Señor Durán.

SR. DURÁN GRANADOS:

Gracias, señor presidente.

Voy a tratar de ser breve, aunque ya no me atrevo a decir que por cortesía con el consejero, porque antes lo he dicho con muy buena intención y parece que le ha caído mal. Por lo tanto, me lo reservo.

No era necesario tampoco, y más si tiene un compromiso un miembro importante del Gobierno, los grupos podemos hacer un esfuerzo, y más en este caso en el que por lo menos el grupo que ha pedido la comparecencia no había planteado este debate como un debate genérico y minucioso sobre la problemática de las infraestructuras turísticas de la región, sino más bien sobre las consecuencias que pudiera tener en el futuro sobre esa red ferroviaria el estudio que encargó la Cáma-

ra de Comercio y que ayudó a financiarlo su Consejería. O sea, que en ese aspecto yo creo que queda claro, ¿no?

Y antes de seguir con el señor consejero pues lógicamente, y no me hubiera gustado, porque creo que el debate tampoco, ni el debate a priori se prestaba a eso ni siquiera mi intervención se prestaba a la respuesta del portavoz del Partido Popular, pero vamos, supongo que la traería preparada y esperaría otra posición, o esperaría más dureza en mi intervención, y no ha sido capaz de cambiarla sobre la marcha, y ha tenido una intervención política, por supuesto, en eso no tengo nada que objetar, pero sí fuera de tono por tanto en cuanto, como he dicho antes, no se prestaba el debate a esto.

Que diga el portavoz del Partido Popular que la situación del ferrocarril es culpa de los gobiernos socialistas anteriores, pues bueno, eso es lo que estamos acostumbrados a oír todos los días en todos los temas, y la culpa de que hoy haya niebla en Cartagena la tiene el Gobierno socialista anterior, y nosotros, ¡pues bueno!, pues lo aceptamos y ya está. Si ésa es la fórmula de plantear el debate, pues nosotros encantados.

Que María Antonia Martínez estaba en contra del ferrocarril, que no le importaba el ferrocarril porque María Antonia Martínez, siendo presidenta de la Comunidad Autónoma dijo: "el ferrocarril, ante una cuestión de prioridades y de inversiones prioritarias, son prioritarias las inversiones en autovías antes que las del ferrocarril". Pues la señora María Antonia Martínez, presidenta en aquellos momentos, dijo lo que acaba de reconocer el consejero, que está diciendo el presidente de la Comunidad Autónoma con el aeropuerto, lo mismo, lo mismo dijo, ¡claro! Si hay varios objetivos, hay que marcar un plan de prioridades, y en el plan de prioridades para los gobiernos socialistas, y para y para éste también, están las autopistas.

Pero claro, dice el señor diputado que ni una cosa ni la otra. Y yo digo: una cosa se ha logrado mantener, que era la calidad en los servicios de Renfe, y el seguir manteniendo los servicios imprescindibles; otra cosa distinta es que no hayamos alcanzado los objetivos que han alcanzado otras regiones, pero que también es verdad que estamos por encima en infraestructura viaria y en capacidad de los que tienen otras regiones también. Podemos estar la Región de Murcia, sí, sí, señor consejero, en un nivel medio, tampoco somos la cola del pescado, en un nivel medio. Pero, claro, lo que no se puede quedar sin respuesta es que se diga que ni ferrocarril ni autovías. Bueno, pues ferrocarril en esas condiciones, y autovías, muchas, muchas autovías: la Cartagena-Alicante, perdón, la Murcia-Cartagena, la autovía del Mediterráneo, la de Lorca-Águilas, la de La Manga, y montones de desvíos y variantes que se han hecho, ¡autovías, muchos kilómetros! Ahora mismo el porcentaje de kilómetros de autovía que se hicieron en la época del Gobierno del

Partido Socialista, ahora mismo, en estos momentos, por años no lo supera el Gobierno del Partido Popular, o sea, que no digamos, no estemos hablando de nuestra región cuando nos refiramos a infraestructuras viarias, no estemos hablando de una región mísera y pobre en ese sentido, porque no lo es. Digamos que hay objetivos que se quedaron a medio y otros que ni siquiera se empezaron a hacer, y yo digo, ¡pues llevan razón!, pero que no digan que ni una cosa ni la otra, porque en esta región no se está tan mal en comunicaciones, se está muchísimo mejor de lo que se estaba, y podemos y tenemos que estar mucho mejor, y esperamos que, a pesar del director general de Carreteras, podamos conseguir ciertos objetivos de éstos y se vayan finalizando obras importantes que hay pendientes.

Pero, en fin, esto lo quería decir única y exclusivamente como respuesta a una intervención que a mí personalmente me ha parecido impropia del debate que se estaba manteniendo, porque ha habido momentos en que la intervención de este portavoz, que es portavoz de un grupo parlamentario, era la de animar al consejero y a su equipo, y la de darle y poner en valor el estudio que han encargado. No hemos venido aquí a hacer una crítica absurda, ni a ponerle palos a la ruedas, ni muchísimo menos, hemos venido a que nos explique el señor consejero cuáles son las perspectivas de cumplimiento de ese estudio, si la política de su departamento gira en torno a las conclusiones de ese estudio, que nos expliquen cuáles son las vías de financiación, el tiempo, y otras cuestiones que nosotros consideramos de interés. Y simplemente queríamos hacer eso y no entrar en otro tipo de debates, con descalificaciones, ni con acusaciones, ni muchísimo menos. Pero que, en cualquier caso, yo soy el primero que estoy dispuesto a mantener el tipo de debate que haya que mantener y no le damos la espalda ni rehuimos absolutamente ningún tipo de confrontación.

Señor consejero, me ha contestado prácticamente todas las preguntas. Le ha faltado una por contestar, una que yo se la vuelvo a repetir, sé que no se la ha dejado intencionadamente, pero se la vuelvo a repetir porque seguro que me la va a contestar. Le he pedido que cuando se reúna la Comisión de Transportes de la Unión Europea y conozcan el dictamen, que por favor, que solicite, que pida su comparecencia ante esta Comisión para explicarnos los acuerdos de esa Comisión, porque, lógicamente, de los acuerdos de esa Comisión, que es la que tiene que tomar la decisión sobre la financiación para entrar en la Red Transeuropea y para llevar a cabo todos estos proyectos, pues esa decisión va a ser sentar las bases de lo que va a ser el desarrollo en infraestructura ferroviaria de esta región. Eso era lo único que no me ha contestado y espero que no haya ningún problema por su parte.

En lo del aeropuerto, señor consejero, usted me dice

que el señor presidente en su discurso de investidura ya dijo que el aeropuerto no era objetivo prioritario, o en el programa electoral. Si lo sé, si el problema, y yo no se lo he planteado antes así, si yo se lo he planteado y le he dicho "y tuvo que ser el señor presidente el que saliera a cortar ese tema", porque hay significativos miembros de su Gobierno, y hasta incluso de su Consejería, que estaban vendiendo la construcción de un nuevo aeropuerto como algo prioritario, y no fundamental, que fundamental sí puede ser, pero como algo prioritario. Y yo, señor consejero, que no me he traído recortes de prensa ninguno sobre ese tipo de declaraciones, muy gustosamente se las puedo enviar, donde sí se ha considerado por parte de algunos de los miembros de su Gobierno un objetivo prioritario y se le ha dado una importancia absoluta a un tema que se sabía que ni se tenía capacidad ni era prioritario, por lo menos para el presidente, y en eso estoy de acuerdo. Yo sé que eso lo ha dicho el presidente y que también venía en su programa electoral.

Nosotros, en cuanto a la alusión que hacía usted del fruto de las gestiones y las cosas que no se empiezan, no se acaban. Pues mire usted, estamos de acuerdo en que las cosas que no se empiezan no se acaban, eso es lógico. En lo que no estamos de acuerdo es que se nos pueda decir que ahora mismo ya se están recogiendo frutos de esas gestiones. Yo creo que no se puede ser tan optimistas como ustedes están siendo en esto, que hay que ser más realistas, que no hay absolutamente ningún fruto recogido todavía, que ojalá se recojan, y que las cosas, obviamente, hay que empezarlas para poder acabarlas. Pero lo que también es cierto, señor consejero, se lo vuelvo a repetir, es que su Gobierno no puede vivir de anuncios, de estudios y de grandes proyectos que luego no se culminan. Eso es lo que le estaba diciendo.

Una cosa es anunciar un proyecto, una cosa es anunciar un objetivo, y otra cosa es la realización de ese proyecto y la realización de ese objetivo, y esa diferencia tienen ustedes que marcarla, porque van a facilitar mucho el debate aquí en esta Cámara, y van a dotar a los ciudadanos de una información que hasta ahora no les está llegando nítida ni clara.

En lo que yo le he referido de las fechas de construcción, financiación, etcétera, señor consejero, que usted me ha respondido, no le he pedido que me diera ahora esas fechas, me dice usted "señor Durán, que yo no tengo la varita mágica para darle ahora...". Si es que no se lo he pedido, yo no se lo he pedido. Yo le he dicho, y lo enlace con la alusión que le hacía, o con la referencia que le hacía anteriormente, lo enlace en el sentido de que tenemos que saber, o que tenemos que tener toda la información, absolutamente toda cuando se habla de proyectos de esta envergadura. No podemos estar diciendo por un lado que el Ministerio... o el señor Zaragoza anteriormente me recibió muy mal y me echó un jarro de

agua fría encima porque no me dio expectativas ninguna, ni posibilidades de financiación ninguna para los problemas ferroviarios, y que ahora las cosas van mejor porque están los nuestros, y que por otro sitio no se concreta absolutamente nada, que todo se quede en un mensaje, mensaje que luego en algunos medios lo desmienten también:

La Verdad, martes, 4 de junio de 1996: "El ferrocarril será el gran sacrificado en Murcia por el recorte del Gobierno". Esto es un hecho. "Fomento no desbloquea el soterramiento del ferrocarril, que cuesta 15.000 millones de pesetas. El Ministerio advierte que no tiene dinero para soterrar las vías del tren en el Carmen".

En fin, no podemos estar mandando mensajes contradictorios, señor consejero, no pueden estar ustedes diciendo una cosa y que luego en los Presupuestos Generales del Estado aparezcan otras diferentes. Y ése es el gran problema de la información que ustedes permanentemente están generando y están confundiendo a los ciudadanos. Y en este asunto, que es un asunto muy serio y trascendental para el desarrollo en todos los aspectos de la economía de esta región, pues hay que lanzar y vender los mensajes y los proyectos que realmente tengan posibilidades de ejecución. Eso simplemente es lo que le hemos pedido, y eso simplemente es lo que de una forma permanente nos están obligando ustedes a que le estemos pidiendo, y nos gustaría que por lo menos en su Consejería, ya sabemos que en otras va a ser imposible, pero que por lo menos en su Consejería tomaran buena nota de estas situaciones que se producen, y que en los debates que vayamos a seguir teniendo durante estos dos años que le quedan a ustedes de Gobierno, que, por lo menos, señor consejero, podamos hablar un lenguaje aquí entre todos, un lenguaje en el que podamos entendernos, un lenguaje en el que se digan las realidades de la situaciones que están ocurriendo, en el que no tengamos que estar permanentemente echándonos, tirándonos a la cara, acusaciones que no conducen a nada. Y se lo digo a usted, señor consejero, por una razón fundamental, y que yo no la voy a descubrir ahora, pero sí se la voy a recordar: tiene usted en sus manos la mayor parte de las posibilidades de desarrollo de esta Región, porque las posibilidades de desarrollo de esta Región se concretan en infraestructuras y en eso creo que está todo el mundo de acuerdo, y en ese sentido, en el sentido de las infraestructuras, aunque a veces se puede notar y puede haber incluso planteamientos ideológicos diferentes a la hora de plantear, y valga la redundancia, un proyecto como pueda ser una autovía o una autopista, también es cierto que en la mayor parte de las actuaciones estamos absolutamente todos de acuerdo en las necesidades de hacerlas y hasta incluso en la forma de hacerlas y, por lo tanto, eso es lo que nosotros le estamos demandando, señor consejero: información, buena información y rea-

lidad en lo que se traslada tanto a la opinión pública como a esta Cámara.

Eso es todo, señor presidente. Muchas gracias.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Durán.

Por el grupo Popular, señor Blaya.

SR. BLAYA BLAYA:

Gracias, señor presidente.

En esta mi segunda intervención no puedo iniciarla de otra manera, sino que contestándole al portavoz del Partido Socialista, indicándole que este diputado en su intervención lo único que demuestra es una preparación de los temas, una concienzuda labor de estudio de cualquier tema que se debate aquí en esta Asamblea, como es nuestra obligación, y no lo que ustedes están haciendo y nos lo demuestran precisamente en esta misma Comisión la semana pasada retirando mociones, que sólo hacen trabajo de presentar papeles sin conocimiento de la realidad de los murcianos.

Y aunque el señor Durán no lo quiera reconocer, le leo textualmente lo que María Antonia Martínez, con todo el respeto, decía el 3 de octubre de 1994: "María Antonia Martínez recuerda que las carreteras son prioritarias frente al ferrocarril. En su opinión, la prioridad es comunicar la Región mediante autovía con Madrid, además de construir la autovía Alicante-Cartagena". Que yo sepa, y creo que la mayoría de los ciudadanos así lo dijeron, Murcia todavía no tiene autovía con Madrid y la de Alicante-Cartagena está sin construir.

Por lo tanto, eso es un tema que demostraron ya los ciudadanos y no creo que debamos de redundar más en el mismo.

Señor consejero, yo creo que ha quedado suficientemente demostrado en esta sesión de esta mañana que cuando no pueda haber quejas de la labor del Gobierno de esta Región, de las preocupaciones por lo problemas que está demostrando y de las actuaciones que está llevando a cabo, y concretamente en este tema del ferrocarril, lo único que pueden decir los grupos de la oposición es que aparece en los medios de comunicación mucha información sobre las gestiones del Gobierno, o que no se van a conseguir, porque los objetivos que este Gobierno se plantea son muy altos.

Pero ante esto, este grupo parlamentario tiene que reconocer, y así lo tiene que manifestar, que el Gobierno actual de la Región no oculta las cosas, pensamos que se está gobernando con una transparencia total y absoluta, informando a los ciudadanos de la Región de todo cuanto se está haciendo y dando cumplida cuenta de sus gestiones. Y eso mismo se demuestra precisamente en la

prensa de hoy, y no precisamente haciendo una campaña de imagen del Gobierno, sino que un determinado periodista, un columnista de relevancia publica en un medio de comunicación hoy, haciéndose eco de la opinión de los ciudadanos de Murcia, que "Ramón Luis Valcárcel -y leo textualmente- es un político hecho y derecho con capacidad de gestión, buen moderador de equipos contruidos con la necesaria solidez, aplicado al trabajo y con movilidad en todos los foros que se le pongan por delante".

Por eso, señor consejero, desde aquí sabemos que este Gobierno no se achica por muy grandes que sean los proyectos, por muy interesantes no se achica ante nada, y así está consiguiendo las cosas y le damos desde este grupo parlamentario mucho ánimo para que siga en esa labor.

Y para terminar, señor consejero, darle las gracias por parte de este grupo parlamentario a usted y al director general de Transportes y Comunicaciones por esta comparecencia y por la cantidad de datos, como ya es habitual en usted, que se nos ha facilitado a todas las preguntas de los grupos parlamentarios.

Muchas gracias, señor presidente.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Blaya.

Para cerrar la comparecencia, tiene la palabra, de nuevo, el señor consejero.

SR. BUSTILLO NAVIA-OSORIO (CONSEJERO DE POLÍTICA TERRITORIAL Y OBRAS PÚBLICAS):

Buenos días, otra vez.

Señor Carreño, lo primero que usted ha entrado en la segunda exposición que ha hecho es que dice que demuestro demasiada ilusión o mucha ilusión. El día que yo pierda la ilusión, por estar donde estoy, yo creo que lo que mejor que podía hacer el presidente era quitarme y poner otro, porque sin ilusión difícilmente se pueden conseguir logros importantes. Entonces me agrada que usted crea que yo tengo ilusión, porque creo que voy por el buen camino entonces.

Mire, señor Carreño, efectivamente, yo le dije en la primera parte, en la respuesta a su primera intervención, en que los fondos procedentes de otros proyectos podían venir de bajas, pero no solamente de bajas. Hay incrementos anuales, o sea, los fondos del Feder han sufrido incrementos alargo de los años. Este año concretamente ha habido, creo recordar, cuatrocientos millones de ecus de incremento en los fondos Feder.

Pero también le dije, creo recordar, que había otros fondos que no se estaban utilizando al cien por cien, concretamente, Fondos de Cohesión. En Fondos de

Cohesión, fundamentalmente hubo unos repartos iniciales, ustedes recuerdan perfectamente que aproximadamente era un fifty-fifty para infraestructuras y para, y para obras o inversiones medioambientales, que actualmente se han desplazado más hacia el medio ambiente, ahora aproximadamente están en el porcentaje del 70-30 de los fondos que dedican, de los Fondos de Cohesión, pero que de los Fondos de Cohesión dedicados a estructurales, incluso de los otros, que no es una ley cerrada que tenga que ser 70-30, que eran fondos todavía sin repartir, los Fondos de Cohesión, así como los Feder. Efectivamente, hay una programación a lo largo del tiempo, los Fondos de Cohesión sabe usted que es a finales del año lo que se reparten prácticamente los del año siguiente en función de los proyectos que están presentados. Entonces ahí también se puede acudir a esos fondos de cohesión, y se puede acudir además por una razón, que le doy completamente a usted la razón, y en ese sentido también lo hemos defendido así en Europa, cuando estuvimos tanto el director general como yo, hablando con, tanto con monsieur Quinock, como con Coleman, vamos no directamente con ellos, porque estaban en aquellos días, pero sí con los jefes de sus gabinetes, en el sentido de que estamos convencidos de que es el transporte más ecológico, que es el transporte con menos daño medioambiental, que socialmente es el más rentable y que también es el más seguro a pesar de los dos accidentes que ha habido últimamente.

Eso es una cosa en la que estamos convencidos, entonces en ese sentido creo que sería fácilmente justificable, y en ese sentido, yo no sé si usted lo tendrá, pero le aconsejo que se lea también un poco el libro blanco que ha editado Europa sobre el ferrocarril, sobre las tendencias del ferrocarril, donde habla precisamente un poco del precio del transporte, en el sentido de que en el ferrocarril está gravándose, por ejemplo, las amortizaciones de las obras, mientras que en carreteras, salvo las autopistas de peaje, no se gravan. Que está hablando de los daños, precisamente, de eso que no es cuantificable, quizá, económicamente, pero que sí ese cuantificable, que son los daños ecológicos. Que, en fin, otra serie de cuestiones lo que el libro blanco, precisamente, está planteando, y Europa se está planteando seriamente este debate de si en un momento determinado hay que, de verdad, analizar cuál es el precio del transporte real. O sea, no los costos de pesetas que pongo por ese transporte, sino el coste real del transporte.

Entonces, estoy completamente de acuerdo con usted en esto, y en ese sentido estamos convencidos de que tanto por las bajas como por los nuevos repartos de fondos, de los incrementos, como las posibilidades de acceder a Fondos de Cohesión, esto podría entrar perfectamente, sin necesidad de aparcir otros proyectos.

Me decía usted a continuación que los ferroviarios

son escépticos ante estos proyectos. Bueno, yo entiendo, quiero entender que los ferroviarios y todos seamos un poco escépticos, porque la verdad es que, como decía también, el movimiento se demuestra andando, y no se han dado muchos pasos en ese sentido, en la cosa del ferrocarril.

Pero, bueno, si yo no informaré, y en eso un poco también digo, cosas que parece ser que trasluce ahí, de alguna manera, en sus intervenciones, no tanto en la suya como la del señor Durán, de que si somos demasiado de alharacas y de decir... Decimos lo que creemos y lo que pensamos en estos momentos, porque si no lo dijéramos, ustedes nos achacarían y nos atacarían de oscurantismo, de no sé qué, de no entregar las informaciones que tenemos. Entonces, yo creo que es mejor exponerlo a la luz pública y poder llegar a estos debates, y que ustedes nos pregunten, incluso nos critiquen, si somos o no somos demasiado optimistas, pero más vale tener la información sobre la mesa, que no tener las cartas debajo de la misma o en la manga.

Efectivamente, adelantar lo de Alicante es una de las cosas primordiales, y además le voy a decir una cosa, es una de las cosas que están bien vistas en Europa y por una sencillísima razón: es una cosa que esta demostrada y los estudios en ese sentido, por el incremento que se está teniendo, es que toda la autovía del Mediterráneo previsiblemente se puede colapsar en un poco tiempo, estoy hablando de un horizonte de unos diez años, que por otra parte sería los necesarios para poder tener construido el ferrocarril.

Entonces, en ese sentido, precisamente, todo el movimiento de mercancías, en Europa se está pensando un poco que tendrá que utilizar mucho más el ferrocarril que la carretera, porque esas carreteras, efectivamente, van camino de colapsarse. Tanto la autovía como la antigua carretera de Barcelona, que ya de por sí también está colapsada.

Entonces, pues queremos adelantar lo de Alicante. Creo, además no voy a ser optimista, pero de momento en Europa es una de las cuestiones que lo están viendo como necesario, como elemento sustitutivo de la carretera y sobre todo, también precisamente por lo mismo que usted ha hecho referencia, porque es un transporte mucho más ecológico en todos los sentidos que la propia carretera.

Habla usted a continuación de actuar donde se pueda, en Camarillas. Mire usted, precisamente eso es lo que le he querido expresar en la primera vez. O sea, el trazado que en su día hizo INTECO para 160 kilómetros por hora, y el trazado que contempla ahora mismo ese estudio de MECSA, precisamente en lo que es la variante de Camarillas difiere en algo sustancialmente. ¿Por qué?, pues porque precisamente la curva, el radio de acuerdo desde lo que viene hasta llegar a Agramón más o menos,

a lo que sale, al tener que hacerlo mucho más amplio, pues resulta que las otras rectas ya cambian sustancialmente. Entonces el proyecto para hacerlo a 160 kilómetros por hora cambia sustancialmente, precisamente en esa parte que es la más interesante, porque es la que condiciona casi el 90% del tiempo del transporte entre Murcia y Albacete, pues es una de la que se pueden ver influenciadas en que el proyecto se haga para 220 kilómetros o que se haga para 160 kilómetros por hora.

Cercanías Murcia-Cartagena. Creo que le he dicho claramente que, en mi opinión, es rentable, y me atrevo incluso a decir que no solamente socialmente sino económicamente, y que estamos dispuestos a incentivar económicamente si se presenta.

Lo que sí le quiero decir es una cosa, no es un problema... el problema de rentabilidad hay que hacerlo con los pies en el suelo, de decir si efectivamente es competitivo. Es decir, si ahora mismo se pusieran unas líneas de cercanías, que ahora le explicaré también que tampoco es posible, dentro de lo que es la filosofía de las cercanías, unas líneas de cercanías ante las líneas de autobuses que hay entre Murcia y Cartagena, con un recorrido mucho menor, con un terminal en Murcia que permite la conexión inmediata también hacia la zona de Espinardo de todos los estudiantes, que son del orden de 7.000 diarios los que se trasladan entre Murcia-Cartagena, Cartagena-Murcia, del orden de 7.000 diarios, pues difícilmente si no es competitivo, por mucho que nosotros queramos poner un buen servicio, e intentemos reducir los tiempos, como usted decía, que ya hay estudios y se han hecho pruebas por cercanías, y se podría llegar, aproximadamente, a unos 50 minutos de recorrido por el recorrido actual, lo que está claro es que una vez en la estación del Carmen todavía hay que trasladarse a Espinardo. Es decir, que lo que normalmente un estudiante hoy de Cartagena, que sería el mayor ocupante, sobre todo a determinadas horas, de este ferrocarril, tarda una hora, hora y cuarto, aproximadamente, en trasladarse desde Cartagena hasta Espinardo, nos podríamos plantear casi en las dos horas. Entonces...

Por otra parte, la filosofía de las cercanías ahora mismo en estos momentos es imposible hacerla porque solamente en todo el trayecto de Murcia a Cartagena se puede hacer un cruce en todo el recorrido, es decir, que tendría prácticamente que esperar a que llegara el tren que salga de Cartagena, por ejemplo, a Murcia, para poder salir el de Murcia hacia Cartagena. O sea, no hay posibilidades porque hay vía única y no electrificada, pero, vamos, sobre todo vía única en todo el recorrido; solamente, creo recordar, que es en la Estación de Torre Pacheco donde podría haber un cruce ahora mismo, en estos momentos. Con lo cual, la filosofía de las cercanías, que es que a determinadas horas punta haya cierta afluencia de trenes cada media hora saliendo de los dos

puntos extremos, pues sería imposible en estos momentos.

Pero, vamos, en cualquier caso, si Renfe nos plantea seriamente el que a pesar de todas estas cosas quiere plantearlo, y que, bueno, al igual que lo hizo con la de Lorca, quiere hacer un convenio, estamos dispuestos a estudiarlo y a incentivarlo económicamente.

Los productos agrarios del Guadalentín, que hablaba usted a continuación, creo que se lo he venido a decir, o sea, la idea europea es que efectivamente el ferrocarril se convierta, no ya tanto para viajeros sino para productos comerciales, en el gran medio de transporte. Entonces evidentemente, y yo espero que esto sea un fruto de estos estudios donde se demuestre la conveniencia de esto. Lo mismo que el otro día tuve ocasión de decir, y hago referencia también a lo que se comentaba aquí antes de la reunión que hay hoy en Águilas sobre la autovía Cartagena-Vera, o por lo menos una carretera de primer orden.

O sea, está claro que ahora mismo uno de los tres focos más importantes de exportación está en Águilas, está en la zona sur de Lorca, toda la zona de Ramonete, y está en Mazarrón, sobre todo productos hortofrutícolas, y lo mismo también en el Campo de Cartagena. Entonces está claro que es necesario esa autovía, como es necesario el que, de alguna manera, sobre todo pensando en esta filosofía en la cual está ahora trabajando Europa, el ferrocarril pueda ofrecer un buen servicio a todas estas exportaciones.

Y en cuanto al transporte a Espinardo, que es lo último que dijo usted, es una cosa similar a lo de Cartagena. Efectivamente hay una vía, pero usted sabe perfectamente que la vía directa que había hacia Molina y Espinardo es la que hoy día ya no existe, es por donde está la calle Juan Carlos I, de Murcia, y que ahora mismo hay que dar una vuelta también muy grande. Es decir, que el trayecto que en autobús se hace a lo mejor en quince o veinte minutos, pues hay que dar una vuelta tremenda por el otro sitio. Queremos que se estudie si es posible, y si es económicamente viable, incluso a lo mejor podemos empezar a plantearnos en que para ese transporte alguna línea de metro, algún suburbano, que tenga una parte de subterráneo y que tenga otra parte aérea, o ver si efectivamente esa línea, a pesar de la vuelta que haya que dar, puede ser o no económicamente rentable. Como ya le dije, ese uno de los temas que hemos metido dentro de este gran proyecto que son las cercanías de Espinardo.

Pero ahora, hoy por hoy, y con las condiciones actuales, hemos hablado también con cercanías en ese sentido, y así que es difícil la de Cartagena, ésta la ven mucho más difícil todavía plantearse desde Murcia.

Señor Durán, mire usted, yo no me he sentido ofendido por su ofrecimiento del tiempo, ni muchísimo me-

nos. Si usted ha interpretado así mis palabras le pido disculpas porque le he querido decir todo lo contrario. Agradecerle su sensibilidad a lo que tengo que hacer a continuación, pero que lo que no le quepa a usted la menor duda es que tengo muy claro que ésta es mi primera obligación más que la otra. La otra es estar en unas reuniones, en las cuales no voy a intervenir, acompañar a determinadas personas, que las voy a acompañar cuando lleguen, y sabe usted que muchas veces la política se hace no en los foros sino en los pasillos, intentar seguir arrancando cosas o compromisos de Europa. Entonces lo que le quiero decir es que yo tengo muy claro que hoy mi primer compromiso era éste, y que, por lo tanto, mis palabras querían expresarle eso, que le agradecía claramente su predisposición, pero que si era necesario estaba dispuesto a estar aquí toda la mañana.

La verdad es que, mire usted, me ha dicho que nada más que le he dejado de contestar a una cosa. Yo no lo he considerado como una pregunta, sino como una solicitud. Por supuesto, estoy dispuesto a informarles a ustedes tan pronto tenga noticias de que el tema está aprobado por la Comisión Europea. Es decir, que en la segunda quincena del mes de mayo no tengo ningún inconveniente, sino todo lo contrario, mucho gusto en venir a informarles exactamente qué es lo que se ha aprobado, e incluso un avance de calendario de cómo podría ir el tema, los proyectos y otras cosas.

Después, el resto ha entrado en una disputa con el portavoz del Partido Popular. Mire usted, señor Durán, me conoce de sobra, y sabe que nunca me gusta mirar al pasado sino al futuro, pero usted casi todas las comparecencias tiene la virtud de casi obligarme a hablar del pasado. No he querido hacer referencia, ni voy a hacer referencia en esta ocasión, pero evidentemente hemos perdido una ocasión óptima, que es cuando ha habido mayores cambios en las redes ferroviarias, que ha sido una revisión que se hizo de las redes transeuropeas en el año 95, y que se presentaron los proyectos por el Estado a finales del 94, creo recordar que era 31 de octubre la fecha tope para presentar las modificaciones que se querían sobre el PDI. Y no lo hago como crítica, lo he dejado en una exposición, y además me he limitado a hacer una exposición, ni siquiera me he limitado a decir si se insistió, si no se insistió, si tal.

Entonces, no me gusta, si a mí no me gusta hablar del pasado, me gusta hablar de las cosas que se pueden hacer, pero es que usted en casi todas empieza a hacer referencia a que si han hecho más kilómetros que nosotros, que si han hecho más que nosotros... Pues mire usted, señor Durán, yo no digo que no hayan hecho, pero lo que le digo es que para mí las dos vías fundamentales, que eran la autovía con el centro, Murcia-Albacete, y toda la autovía de la costa, desde San Pedro del Pinatar hasta Águilas, pues son las dos asignaturas pendientes

que tenemos todavía, las infraestructuras, aun reconociendo que interiormente se han hecho cosas, ¡lástima fuera que en doce años no hubieran hecho ustedes nada, lástima fuera! Reconozco que ahora mismo están las carreteras mejor que estaban hace 12 años, ¡lástima fuera!, pero, vamos, le quiero decir que se han dejado de hacer muchas cosas que por desgracia son muy necesarias y que han influido en el desarrollo de la Región.

Decía usted a continuación que no se han recogido frutos de la gestión. ¡Hombre!, mire usted, las gestiones en cuestión de infraestructuras, y más en infraestructura ferroviaria, son lentas, largas, difíciles, costosas, en fin, muchos más adjetivos podríamos dar. Yo creo que el primer fruto ya se ha conseguido, que es que por lo menos en Europa y en España se acepte el que se hable de esto, y que se acepte la financiación de los proyectos, y que se acepte el que si estos proyectos salen viables, en un futuro se pueda negociar por lo menos la aportación de fondos, y se pueda ver de dónde vienen esos fondos y se pueda negociar en qué fechas.

Luego yo entiendo que frutos se van recogiendo. Hombre, el fruto final, desde luego, sobre todo pensando en una estructura ferroviaria, no piense usted que se va a recoger antes de 10 años, o sea que simplemente por el tiempo que se tarda en construir, por el tiempo que se tarda en todos los proyectos, por todo ese tiempo, que se puedan empezar a construir, si nos conseguimos meter en el año 99, pues que se pueda empezar a construir en el año 2000-2001 el ferrocarril con Murcia y quizá adelantar algo respecto a esas fechas el de Alicante, pero su terminación va para largo, por supuesto. Pero creo que se están recogiendo ya frutos, o sea, no estoy de acuerdo con usted en que no se han recogido frutos de la gestión, simplemente el que ya nos estén financiando esto tanto Europa como España, yo creo que ya es un primer fruto de la gestión.

Yo no le entendí, yo entendí que usted me estaba pidiendo fechas ya de programación. Dice que no, pues mejor, porque desde luego claramente no tengo la bola mágica para saber las fechas. Ya le digo que yo espero que en la comparecencia de mayo, si se aprueba todo como yo creo, estoy casi convencido o prácticamente convencido, pues probablemente le pueda dar un adelanto, sin ser definitivo, un adelanto de cuándo pueden estar los proyectos y cuándo se van a presentar. Lo que está claro es que el proyecto, todo el estudio este de viabilidad, de estudios geotécnicos, de impacto ambiental, tienen que estar terminados antes del verano del 98, eso está claro porque tenemos que tener tiempo para revisarlo, para estudiarlo, para someterlo a información pública y para presentarlos antes de octubre del 98 en la Comisión Europea que reparte ya los fondos para las obras.

Y yo creo que no ha preguntado usted nada más, y

que, por lo tanto, en la comparecencia creo que he contestado debidamente a todas las cuestiones que se me han planteado. Simplemente agradecer también las palabras del señor portavoz del Partido Popular y, por supuesto, agradecerles a todos ustedes su presencia, su sensibilidad para adelantar la hora de la comparecencia y el tono en el que se ha desarrollado toda esta comparecencia.

Muchas gracias.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Gracias, señor consejero.

En nombre de la Comisión de Política Sectorial, le expreso el agradecimiento por su comparecencia en compañía del director general de Transportes y Comunicaciones. Muchas gracias.

Señorías, continuamos con el orden del día. Aceptando la sugerencia que se hace a esta Presidencia, vamos a suspender la sesión por diez minutos.

Señorías, se reanuda la sesión con el segundo punto en el orden del día, consistente en el debate y votación de la Moción número 197, sobre elaboración de un plan de apoyo a la apicultura murciana, formulada por don Ginés Carreño Carlos, del grupo parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes, que tiene la palabra.

SR. CARREÑO CARLOS:

Bien, señorías, señor presidente, reanudamos la sesión y espero que sea, pues para aprobar una iniciativa que creo que ha sido concebida desde el punto de vista más constructivo y positivo posible.

Yo quiero empezar la intervención, señor presidente, haciendo una valoración positiva de las actuaciones que se están haciendo desde la Administración regional en el tema de la apicultura, digo, haciendo un reconocimiento positivo de las actuaciones, pero no suficiente. Es decir, se están haciendo cosas, se está apoyando a la apicultura en la Región de Murcia, hay unas ayudas económicas más o menos equivalentes de otras comunidades autónomas, pero lo que pedimos en la iniciativa parlamentaria es dar un paso más y se trataría de hacer un plan, un plan integral de protección y potenciación de la apicultura murciana, no medidas aisladas, que repito que son positivas las que se están haciendo ahora mismo, pero no suficientes.

Y en este contexto yo empezaría diciendo de que la apicultura de nuestra Región ha sido tradicionalmente de una gran calidad. La miel y los productos derivados de las abejas, de las colmenas, siempre han gozado de un gran prestigio por su calidad, y esto sobre todo ha sido gracias al trabajo artesano de bastantes familias de nuestra Región, pero sobre todo debido a la gran diversidad

de flora que tenemos en la Región de Murcia. Yo recuerdo que hace poco leía un estudio sobre la flora de nuestra Región y decía que en Murcia, siendo una región pequeña, uniprovincial, una región muy pequeña, pues la variedad de flora que tiene, el número, en cuanto a especies de flora, es similar al que tiene todo el Reino Unido, y eso es precisamente porque nuestra Región está ubicada pues en una zona mediterránea con un clima extraordinario que produce esa gran variedad de flora, y eso lleva consigo de que los productos derivados de la flora, pues tengan esa riqueza y esa calidad.

Yo recuerdo los años 70, y digo que lo recuerdo porque personalmente he estado vinculado, he conocido siempre familias que se han dedicado al mundo de la apicultura allí en el Guadalentín, vecinos de casa y conocidos del mundo rural de allí, de la zona de Lorca y Totana, y recuerdo cómo en primavera en la década de los 70 y 60 venían apicultores de otras regiones de España y ponían sus colmenas en nuestra Región, precisamente buscando, esto lo hacían en primavera, la gran variedad de la flora que tenemos en la Región de Murcia.

Aquello eran otros tiempos, evidentemente, porque desde hace unos años para acá la situación se ha invertido y, por desgracia, ahora tienen que ser nuestros apicultores los que salen a otras regiones, porque por diversos motivos que ahora analizaremos, tienen que salir sobre todo a Castilla y León y Andalucía, la zona de Granada, precisamente una de las comarcas de la provincia de Granada, donde sobre todo van los apicultores de la Región de Murcia y a Castilla y León.

Precisamente por dos motivos, fundamentalmente, nuestra Región ha perdido ese valor que tenía en los años 70 y anteriores. Ha tenido mucho que ver la extrema sequía que se padeció en la Región de Murcia a principios de los años 90. La sequía, lógicamente, hizo que muchísimas de esas variedades de la riqueza de nuestra flora, pues no brotaran, y eso llevara consigo, lógicamente, al no existir esa floración natural, que las colmenas, las abejas no pudieran elaborar su producto. Y también hay otro tema que es más grave, porque está provocado por la mano del hombre, y es la utilización abusiva y sin control de los productos pesticidas e insecticidas que, sobre todo cuando se utilizan en época de floración, provocan la muerte masiva de las abejas, de tal forma que en el año 1997, es decir hace tan sólo dos meses, pues saltó la noticia en los medios de comunicación de la Región de Murcia de que había habido una muerte masiva de abejas, sobre todo en la comarca del Noroeste, en los municipios, yo creo, de Cehégín y Bullas, ha habido un desastre ecológico, porque yo lo catalogo como un desastre ecológico, en primer lugar, y también un desastre en este sentido para las economías de los apicultores, un desastre económico, aunque sea para un número reducido de familias, por la utilización

de pesticidas e insecticidas indebidamente.

Hay otros factores que están poniendo también en riesgo la viabilidad económica del sector y es la importación masiva de mieles de otros países, sobre todo de países de América del sur, que son mieles de peor calidad, de bastante peor calidad, pero que también están haciendo que el mercado hunda los precios y, de tal manera, que la competitividad que tenían las mieles de nuestra tierra haya bajado en ese sentido. Si hay una competencia mayor de mieles de otras zonas, de otros continentes, la sequía, la utilización de insecticidas y pesticidas, lógicamente todo esto va incidiendo y cada vez el sector se va reduciendo, y algo que era un símbolo para nuestra región, como decía anteriormente en los años sesenta, setenta y tal, pues cada vez se está quedando a un nivel más residual.

Entonces, yo creo que desde la Administración regional hay que hacer un esfuerzo, hay que complementar los esfuerzos que está haciendo ya, y en este sentido yo le pediría al grupo Popular que meditara un poco la propuesta que hacemos desde Izquierda Unida y que está, yo diría, en sintonía total con el sector de la apicultura, porque nos hemos reunido con ellos, con las cooperativas de apicultores, hemos hablado a nivel individual con un número importante de ellos, hemos recogido sus sugerencias, conocemos los trabajos que han hecho, porque es un sector que está muy organizado. Como está pasando grandes dificultades, pues se han organizado en un grupo de trabajo, que técnicamente están trabajando y están elaborando propuestas para ponerlas a disposición de la Administración regional. Es decir, estamos a tiempo de salvar el sector, estamos a tiempo.

También hay que decir que no es un sector cuantitativamente muy importante como sector productivo y económico, pero sí cualitativamente. Y sobre todo, y con esto termino, señor presidente, hay algo que tiene más importancia desde el punto de vista económico que la propia economía que generan las familias que se dedican a la apicultura, y me refiero al sector multiplicador en las cosechas de frutales, almendra y otras plantaciones agrarias, el sector multiplicador que tiene a través de la polinización que hacen las abejas en la época de floración. Está comprobado científicamente, y hay estudios en la Universidad de Murcia y en otros foros que así lo aseguran, que la floración y las posteriores cosechas como consecuencia de esa floración en frutales, almendro y otras plantas, se multiplica cuando hay una cantidad determinada de insectos, en este caso las abejas, que favorecen la polinización para que cuaje el fruto, y eso es algo que económicamente en nuestra región sí que tiene una importancia enorme. Yo hablaba el otro día con un técnico del CEBAS especialista en estas materias, decía que se podía multiplicar, pero por una cantidad

importante las cosechas de almendra, me decía concretamente cuando cerca hay colmenas y las abejas trabajan precisamente en la polinización de la almendra, y eso supone cientos de millones de pesetas, por no decir miles de millones de pesetas de beneficio para los agricultores. De ahí que las ayudas que está dando la Administración regional por colmena es una cuota por polinización, y así le llaman, es decir, es un reconocimiento a los apicultores, en este caso a las colmenas, de ese bien que hacen por polinizar los frutos de la agricultura. Luego desde ese punto de vista sí que la apicultura tiene una importancia económica importante, ya no como el producto que se obtiene de ella por la venta de miel, sino como beneficio que hace a la agricultura.

Entonces, eso es lo que yo quería también que sus señorías tuvieran en cuenta, que cuando vemos en torno a un frutal, a un almendro por allí las abejas trabajando y oímos el ruido, que en vez de pensar que me pueden picar y asustarnos, que a todos nos pasa porque todos hemos tenido alguna vez en la vida un trance desagradable en eso, pensar que están trabajando para que la producción de ese árbol se multiplique, y que, por lo tanto, es un proceso natural, y como todos los procesos naturales hay que mimarlos, hay que cuidarlos y hay que incentivarlos, porque forma parte de todo el entramado que la naturaleza a través de los siglos ha ido creando para que tengamos el medio que tenemos.

Bien, en esa línea hemos presentado esta moción, que fundamentalmente lo que viene a pedir es que se elabore un plan de protección y potenciación de la apicultura en la Región de Murcia, y ponemos a nivel muy sencillo determinados apartados que debe llevar ese plan. Algunas de estas cuestiones se están haciendo ya desde la Administración regional pero de forma deslavazada, no como un plan integral, sino que se da una ayuda por aquí o se tiene en cuenta por aquí... Lo que pedimos es que con el sector se elabore un plan y que, en primer lugar, se apueste por la modernización del sector. Ahora mismo es un sector muy artesano y hay que modernizarlo sin que pierda esa faceta artesanal, pero hay que modernizarlo, y para eso hay que hacer cursos de formación para los apicultores, cursos de formación que se están impartiendo ya en otras regiones de España, para que aprendan técnicas modernas, etcétera. Mejora de las explotaciones a nivel económico; ayudas económicas para poder modernizar los pequeños talleres que tienen para poder extraer la miel. El tema de la sanidad apícola; hay dos o tres enfermedades que están cebadas sobre las abejas que a veces son muy graves y diezman de forma importante las abejas; entonces habría que llevar un plan de sanidad apícola diseñado junto con la Universidad de Murcia. Y habría que investigar mejoras genéticas, que eso también habría que hacerlo junto con la Universidad, para poder implantar especies más rentables sin perder

lógicamente las especies autóctonas de nuestra Región. Y luego hay un tema importante como es mantener un criadero de reinas, lógicamente que es un criadero para poder incrementar el número de colmenas. Ahora mismo existe pero de forma muy precaria, y se están seleccionando muy bien las reinas, pero se da la paradoja de que no se seleccionan los zánganos, de tal forma, señorías, que como resultado de que no se están seleccionando los zánganos la pureza de las especies que se están sacando en nuestra Región no es todo lo buena que debería de ser.

Luego hay un segundo punto, donde decimos que hay que mantener o incrementar las ayudas actuales, que, repito, está en la línea de otras comunidades autónomas. Voy muy deprisa y termino.

El tercer punto es fundamental, que es la prohibición de productos químicos (pesticidas e insecticidas) dañinos para las abejas. El sector incluso me decía que habría que hacer una ley regional para regular el uso de pesticidas, ya no solamente por el tema de la apicultura, sino en general para la agricultura, como una medida de salud pública. Sus señorías saben que hace poco ha aparecido en la prensa los problemas que están apareciendo en la placenta de determinadas..., en los partos y tal, que se están analizando, por residuos de productos químicos que se utilizan en la agricultura. Parece ser que hay determinados productos que dejan secuelas en el cuerpo humano, y en ese sentido habría que hacer alguna ley regional que regulara esto de forma muy concreta. Pero, en fin, nosotros aquí nos limitamos a la prohibición en época de floración de los insecticidas.

Luego un apoyo decidido a los productos naturales que salen de la apicultura, la venta de miel sobre todo, comercialmente hay que apoyarlos.

El penúltimo punto sería un diseño y puesta en práctica en las zonas de influencia del programa europeo LEADER II de planes de asentamiento y aprovechamiento de la apicultura, sobre todo en los parques naturales. Es decir, no se están aprovechando, y esto lo dicen los mismos apicultores, suficientemente las zonas que tenemos en nuestra región, zonas protegidas, para la ubicación de las colmenas, que son zonas con mucha riqueza de flora, y entonces ahí habría que echarle una mano al sector.

Y ya para terminar, algo que se está haciendo ya, se está haciendo sobre todo en la radio, campañas publicitarias para el consumo de estos productos, de la miel, y también para la protección de las abejas. Es decir, yo oigo todos los días determinadas campañas que se están haciendo, sobre todo en Onda Regional, aconsejándole a los agricultores que no utilicen productos fitosanitarios en época de floración, pero se queda en eso solamente, y habría que ir más lejos, que por eso decimos de la prohibición de estos productos.

En definitiva, señorías, y termino, yo creo que es una propuesta que iría a sumar a lo que ya se está haciendo desde la Administración regional, a requerimiento de los propios apicultores, nuevos elementos donde cerráramos un círculo de apoyo a un sector, que aunque no es decisivo ni importantísimo como producción desde el punto de vista económico, pero sí es importante como sector artesanal y al mismo tiempo como multiplicador de la productividad en el campo de la Región de Murcia.

Muchas gracias.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Carreño.

En el turno general de intervenciones, corresponde el uso de la palabra al grupo parlamentario Socialista. Tiene la palabra el señor Abellán Soriano.

SR. ABELLÁN SORIANO:

Gracias, señor presidente.

Quiero empezar disintiendo, aunque sea para aportar un matiz, con lo que decía el compañero de Cámara y portavoz de Izquierda Unida, Ginés Carreño, en cuanto a la importancia económica del tema que debatimos hoy aquí. Es verdad que comparto con él que no es el sector de la apicultura un sector comparable en términos económicos, en términos de valor final agrario o agroalimentario a otros sectores, como la producción de cítricos o de frutales de hueso o cualesquiera otros de la región, que en el plan económico podemos encontrar muchísimos de gran trascendencia. Pero yo quiero ser más ambicioso en la calificación de la importancia económica de este subsector agrario, porque vivimos en tiempos en los que un puesto de trabajo es un valor muy apreciado por la sociedad en general, y cuando hablamos de un subsector que da empleo con esa calificación de dedicación a tiempo principal en la labor en este caso ganadera, pero en definitiva del sector agroalimentario como es éste, que sólo en la Asociación de Apicultores de la Región de Murcia hay alrededor de cien, ciento y algún asociados, pues eso tiene su peso económico. Ya digo que no es comparable a otros subsectores agrarios, pero desde luego tiene su peso, como se puede deducir de esta cifra, sin contar con otros colectivos afiliados a otras entidades, a organizaciones agrarias como FEMOA, que también tiene un número considerable de afiliados, y luego a un incontable número de apicultores que no están ni en la Asociación de Apicultores de la Región de Murcia ni tampoco en FEMOA, que ejercen la actividad, digamos, de una manera más independiente, menos interrelacionada con otros productores, pero que están ahí, que suponen también una, digamos, aportación económica

considerable a esta actividad, y que pueden evaluarse del orden de las cuatrocientas personas o familias dedicadas total o parcialmente, pero con un número de horas diarias con una dedicación de bastante peso dentro de lo que es el conjunto de sus actividades totales. Yo creo que, por tanto, son datos lo suficientemente relevantes, repito que en épocas en que el empleo cuesta tantísimo crearlo y luego mantenerlo, que no debemos de menospreciar su incidencia.

Y desde luego comparto con rotundidad las indicaciones que hacía Ginés Carreño en relación con lo que supone la aportación a la mejora del rendimiento agrario, por el trabajo de polinización que realizan las abejas en particular y otros insectos que pueden englobarse en esa definición de polinizadores que pululan en el medio rural, y que tienen un valor incalculable, porque la mejora de la calidad de los productos, incluso la cantidad de los productos dependen muchas veces de que esa polinización, digamos que esa germinación del fruto, se haya producido, pues con la intermediación, con el trabajo, con la colaboración de estos polinizadores; efectivamente, si es escaso el número, la población de polinizadores, el riesgo de que las frutas resulten de menor calidad, e incluso de que la producción se reduzca, pues es considerable.

De ahí el que en esta dirección el hecho económico, desde luego, es también trascendente en una región como la nuestra, en que la producción agroalimentaria, pues tiene un peso tan importante dentro del producto interior bruto regional, y que colaboren no solamente en cuanto a aumentar la cantidad de producto, sino también en la calidad, pues yo creo que es un hecho que ha de valorarse muy positivamente.

Y esta incidencia además se produce en determinados frutos, especialmente los de hueso y los de pepita; melocotón y albaricoque, dentro de los de hueso de manera muy importante; manzana y pera, en los de pepita, que también pesan dentro de la producción hortofrutícola regional, pues se producen estas incidencias considerables para mejorar la calidad y la cantidad de productos nacidos, salidos de la Región de Murcia.

Incluso, hay algunas comarcas que están experimentando un hecho poco conocido, pero singular. Hay comarcas como el Altiplano, especialmente Jumilla, aunque también algo Yecla, que están pagando a los apicultores por desplazar las colmenas hasta los entornos en donde hay una fuerte actividad agraria, porque los agricultores sabiamente han apreciado que allí donde aparece una buena colonia de polinizadores, pues esos valores que antes enunciábamos de aumento de la calidad y también aumento de la cantidad, pues es una realidad irrefutable. Los propios agricultores han llegado a la convicción de que es bueno pagar a los apicultores, no ya dejarles que instalen sus colmenas en sus cultivos o

entre sus cultivos, sino incluso pagar a los apicultores para que estos ubiquen las colmenas en estas zonas de producción agraria.

Hay que decir también sencillamente como curiosidad, el que para que una familia o una persona pueda calificarse como dedicado a tiempo principal a la apicultura, pues ha de contar con un número de colmenas que se sitúa más o menos entre las tres y la cuatrocientas, y que éste es el número medio de colmenas con que suelen contar, en general, los apicultores de la Región de Murcia, es decir, que están bastante en la línea de lo que califica el Decreto 204 como apicultor a título principal.

Y luego también hay que valorar otro aspecto, no ya económico, sino social. En la Cámara sucesivamente venimos hablando de las dificultades que tienen algunas comarcas de la Región para equipararse en sus niveles medios de renta a lo que son los niveles medios regionales. En concreto se cita con frecuencia la comarca Oriental (Abanilla, Fortuna), esta zona colindante con la provincia de Alicante, y especialmente la zona del Noroeste. Pues bien, llamo la atención de sus señorías, respecto al hecho de que los apicultores de la Región concentran su actividad y están casi todos domiciliados en la zona del Noroeste. De ahí el que también en este sentido, pues debamos de apreciar de manera importante o como importante esta actividad, porque se ejerce, repito, en unas comarcas, en la zona del Noroeste, en la zona Oriental, las pedanías altas de Lorca, en las que los índices de paro son altos y la renta familiar disponible, pues está por debajo de la media regional, y ello, esta actividad, pues yo creo que contribuye a que la economía de estas comarcas, poco a poco pues alcance un tejido económico que le permita ir aproximándose a la media regional.

Y otro hecho significativo, y es que a esta actividad, al contrario que otras actividades agrarias, pues hay una aproximación de los jóvenes. Con todas las estadísticas de que se disponen, dice que todos los años, pues se incrementa, especialmente por abajo, por las edades más bajas, el número de apicultores. Todos los años hay, digamos, una entrada de profesionales de cierta entidad en términos proporcionales, en cuanto a este número de profesionales de la apicultura, que por lo general suelen ser jóvenes.

Yo creo que eso es un dato muy interesante que no debemos de olvidar, pero coincido también con el señor Carreño en una apreciación que él exponía hace un momento, en cuanto a dónde está la transcendencia, el valor más importante de este trabajo que realizan los polinizadores en general y las abejas en particular. Pues es, coincido con él, especialmente en los temas de la preservación, la defensa de los valores medioambientales, es un trabajo de un valor inapreciable y que resulta absolutamente vital para el desarrollo de la vida, de la

vida vegetal en primera instancia, y sus consecuencias en la vida de todo tipo en nuestro planeta, y en concreto en este caso en nuestra Región.

Su contribución al equilibrio ecológico y al mantenimiento de la biodiversidad es posible que vaya a verse valorada sucesivamente en el tiempo, en estos momentos ya lo es, pero, desde luego, yo creo que con mayor intensidad en el tiempo, según vaya transcurriendo el tiempo, el concurso que estos insectos aportan al mantenimiento de la vida, al mantenimiento del equilibrio ecológico y a la biodiversidad de nuestros entornos.

Y es bueno que se traiga esta moción a debate a esta Comisión, porque las abejas en concreto están siendo afectadas muy seriamente por una serie de actuaciones en algunos casos del hombre, en otros casos puras inclemencias o circunstancias climatológicas, que están poniendo en aprieto la subsistencia de las abejas y están poniendo, por tanto, en aprieto pues todos aquellos efectos que el trabajo de las abejas lleva consigo y que vamos enumerando tanto el portavoz de Izquierda Unida, como en este caso yo, sobre este tema, ya digo que para nosotros importante.

La sequía y la consiguiente carencia de flores, pues ha afectado de manera muy importante a la población de abejas, pero el gran enemigo de las abejas en los últimos tiempos están siendo los tratamientos con productos llamados genéricamente fitosanitarios. Estos productos que utilizados de manera, digamos, poco controlada, de manera indiscriminada, pues están teniendo unas consecuencias realmente desastrosas para el mantenimiento de la población de las abejas.

Creemos que es absolutamente imprescindible que se establezcan controles mucho más rigurosos que los que ahora mismo existen por parte de la Administración y que además hay que buscar procedimientos de coordinación entre los agricultores y los apicultores, porque si no los efectos, que, ya digo, son importantes, pueden ir incrementándose hasta producir un daño irreversible a estas colonias de insectos, que tanta importancia tienen para el mantenimiento de la flora y para el mantenimiento de la vida en general.

Antes citaba el portavoz de Izquierda Unida una cifra que yo ratifico. Efectivamente, en los últimos tiempos pues esa aplicación de productos fitosanitarios con ese bajo control, esa falta de coordinación entre agricultores y apicultores, pues ha llevado a que en esta campaña, que todavía no ha concluido o está concluyendo, pues se han perdido algo así como 1.200 colmenas, que dentro del inventario de colmenas que hay en la Región tienen su peso, tienen un peso considerable, además del perjuicio enorme que ha supuesto para algunos de estos apicultores que difícilmente van a poder sobrevivir en su actividad a este problema que les ha ocasionado la aplicación de productos fitosanitarios, que han sido funda-

mentalmente éstos lo que han dañado de manera irreversible a las colmenas, porque han acabado con las colonias, con el enjambre y además han acabado también con la producción de miel, como consecuencia de esa desaparición del enjambre.

Por tanto, señorías, y sin miedo a parecer que me excedo en la valoración de este hecho, del hecho que realizamos esta mañana, yo estoy convencido que tal y como se desarrolla, como evoluciona el cuidado de estas colonias, de estos insectos, muy pronto, sin duda, habrá que primar, no como hacen los agricultores de Yecla y Jumilla, sino de manera mucho más activa, habrá que primar a los apicultores para que dejen las colmenas en nuestros campos o en nuestros montes. Sin duda, no ya será negocio, seguramente la producción de miel, que también debe de serlo, sino que lo serán mucho más el que la sociedad vaya valorando y pagando consecuentemente el efecto positivo, la aportación de valores, la aportación de rendimientos de todo tipo, especialmente de valores medioambientales de la actividad de las abejas.

Yo creo, señorías, que hay que mantener las ayudas, como se dice en la moción que presenta Izquierda Unida, mantener las ayudas a este conjunto de apicultores, no solamente mantenerlas, sino también yo diría que ampliarlas.

No quiero terminar, sin embargo, sin llamar la atención de sus señorías y pedirles, sobre todo al grupo del Partido Popular, que sostiene al Gobierno, pedirles que se interesen por la relación que hay en estos momentos entre los apicultores y la Consejería de Agricultura, que si bien hay un acuerdo entre ambos, entre la Consejería y el colectivo de apicultores, sin embargo estos últimos denuncian incumplimientos en relación con el pago de las ayudas que habían comprometido para este año pasado, y que de ninguna manera podemos permanecer con los brazos cruzados ante ese incumplimiento. Quiero dejar claro que los compromisos naturalmente han de ser cumplidos en todo caso, pero especialmente han de ser cumplidos cuando estos compromisos los suscribe una Administración, de rango o del nivel que sea. Los compromisos que adquiere la Administración con un administrado, evidentemente, han de cumplirse a la mayor brevedad y con el mayor rigor posible.

Y termino ya, señor presidente, con una propuesta...

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Señor Abellán Soriano, casi pasa usted cinco minutos de su tiempo, debido a la enorme benevolencia de esta Presidencia, pero todo tiene un límite, y ese límite lo vamos a establecer en un minuto.

SR. ABELLÁN SORIANO:

No hace falta, señor presidente, el minuto.

Sencillamente le expongo las modificaciones que quiero introducir a la moción del señor Carreño.

Las modificaciones son: al apartado c); este apartado termina con la palabra "abejas", y yo quiero añadir a ese apartado las siguiente expresión "en época de floración".

Y al apartado b) -perdón, por no exponerlos en el orden alfabético correspondiente-, después de "ayudas actuales", en que termina el párrafo, quiero añadir "que se inicien los procedimientos administrativos necesarios para conseguir que se reconozca el derecho de los apicultores a disfrutar de seguros agrarios subvencionados, en términos similares a los que protegen a otros productores agroalimentarios". Y sigo "Que esta actividad disponga -sería un punto y seguido- disponga de gas-oil al mismo precio que el resto de las actividades agrícolas".

Muchas gracias por su benevolencia, señor presidente.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Gracias, señor Abellán.

Por el grupo parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Laorden.

SR. LAORDEN NÚÑEZ:

Gracias, señor presidente.

Voy a intentar ser breve en lo posible.

El tema que hoy se debate es de vital importancia, porque la apicultura, como dice, es el arte de cuidar abejas, y se trata en este caso de abejas domésticas que es la apis mellifica.

La apicultura constituye una actividad de gran importancia en el litoral mediterráneo por su rentabilidad económica y fundamentalmente por la acción polinizadora que realizan las abejas para la conservación del medio ambiente.

La importancia de la apicultura se remonta a la antigüedad. Existen dibujos prehistóricos que nos muestran la recogida de miel, ya los egipcios habían domesticado a la abeja.

Todo esto se hacía para la utilización de productos de la colmena, como es la miel, un alimento energético de primer orden; el polen posee propiedades dietéticas y terapéuticas muy notables; la jalea real, que tiene numerosos empleos dietéticos; la cera; y, por último, el propóleo, que es una especie de resina que posee propiedades terapéuticas y antibióticas.

Entrando ya más en el tema de la moción, comparto con los dos portavoces la exposición que han hecho para justificar esta moción, y yo voy a introducir, para no repetir lo mismo, una cosa que no se ha discutido aquí,

que es con respecto a la modernización de los nuevos cultivos, se han desarrollado de tal manera que se ha progresado principalmente en que productos cítricos especialmente se han obtenido con variedades ausentes de pepitas. Ello, esta polinización producida por las abejas puede acarrear graves consecuencias en esas zonas, debido al trabajo realizado para la investigación de estos productos, esto impediría que fuera rentable, supuesto que la polinización impediría que eso fuese así.

Con respecto a la presentación de la moción, realizada el 4 del 9 del 96, le tengo que recordar a su señoría, al señor Carreño, que en la memoria de actividades desarrolladas por la Dirección General de Producción Agraria hasta esa fecha, le voy a enumerar lo que han hecho, para que vea que se está trabajando en ese campo intensamente. Eso quiere decir que el Gobierno regional le da la importancia, tanto económica como social, que recomendaba el señor Abellán a este campo, a este sector y, por lo tanto, le voy a leer un poco las distintas actividades que ha desarrollado.

En el año 95, tramitación de 40 expedientes de ayudas, presentados al amparo de la Orden de 19 de mayo de 1995, por la que se regulan ayudas para reparar los daños de la sequía en las explotaciones apícolas de la Región de Murcia. De dichos expedientes se consideraron positivamente 27, lo que supuso una subvención de 21.665.000 pesetas, equivalentes a 14.510 colmenas de 20 productores.

En la reunión del día 21 del 12 del 95, dirigida por el director general, entre técnicos de esta Dirección con representantes de FEMOA, FUARM, UPA y la Asociación de Apicultores de la Región de Murcia, para tratar la problemática de la muerte de las abejas por uso inadecuado de determinados tratamientos fitosanitarios, en dicha reunión se propusieron las siguientes actuaciones: edición de un folleto divulgativo, redactar el borrador de la normativa legal y llevar a cabo una campaña divulgativa, formativa, aprovechando los soportes tanto de radio, prensa, etcétera.

En el año 96, reunión del 29 de enero, entre la sección de producciones ganaderas y la Asociación de Apicultores de la Región de Murcia para adelantar algunas de las cuestiones referentes al borrador de la orden citada.

Edición en el mes de febrero de un folleto divulgativo de la serie informativa.

En el mes de marzo, inserción durante marzo y abril de las cuñas radiofónicas explicando los riesgos, precauciones a tener en cuenta cuando se realizan tratamientos fitosanitarios durante las floraciones.

Elaboración de una orden por la que se armonizan los intereses de los agricultores y los apicultores, y se ordenan determinados aspectos de la actividad apícola de la Región de Murcia. Dicha normativa, en cuya confec-

ción han participado numerosos técnicos, ha sido remitida a las siguientes organizaciones y asociaciones: ARM, ANECOC, ANOESPA, FESACOMUR, FECOAM, FUARM, UPA, ADEA, ASAJA, FEMOA, Iniciativa Rural, Jóvenes Agricultores. Tras dicho trámite, se procederá a su publicación en el Boletín Oficial de la Región de Murcia.

Reunión el día 10 de abril con representantes de la ARM y en el campo con el director general. El día 10 de junio con otro técnico.

Aprobación en el mes de julio del programa de colaboración presentado por don Pedro Lencina.

Elaboración de una orden en el mes de septiembre, de pronta publicación en el Boletín Oficial de la Región, que ya se ha publicado, en la que se establecen ayudas económicas a las explotaciones apícolas de la Región de Murcia, que contempla: ayuda por fomento de la biodiversidad y polinización de cultivos; ayuda por asociacionismo de apicultores; ayuda por participación en un programa sanitario integral.

Actualmente nos hayamos redactando un ambicioso programa para el fomento de la apicultura, que se incardina dentro de las conocidas medidas agroambientales, con objeto de recabar los oportunos fondos comunitarios. Con dicho plan se pretende: conservación y regeneración de la flora autóctona silvestre en peligro de extinción; mejora de la calidad de las producciones hortícolas y frutales (manzana, pera, calabacín, etcétera); tercero, reducción del uso de fitosanitarios y, por tanto, de su impacto negativo sobre suelos, acuíferos, fauna y productos agrarios; cuarto, contribuir a un mayor conocimiento e identificación de la sociedad con la actividad agraria al entorno natural y dimensión paisajística; quinto, fomento de la apicultura como actividad protectionista del medio ambiente; y sexto, mejorar la calidad de las mieles mediante la producción de mieles monoflorales de romero, tomillo, espliego, ajedrea, etcétera, y del bajo contenido en residuos; y séptimo, y por último, reducir la producción de mieles de baja calidad, tipo mil flores.

En consecuencia, considerando todo lo anterior, supuesto que se han mantenido frecuentes contactos con el sector; se concedieron ayudas; se ha procedido al segundo período de alegaciones a una normativa que se posibilitará la compaginación y regulación de intereses agrícolas y apícolas, y que su publicación y aplicación se realizará durante el año 1997; habiéndose aprobado y subvencionado un proyecto de mejora productiva y comercialización de las mieles para 1996 a propuesta del sector; habiendo realizado una difusión amplia con cuñas radiofónicas en los momentos adecuados, coincidentes con la floración de frutales para advertir de la presencia de las abejas y sus efectos benefactores para la propia producción agrícola; realizada y distribuida una publica-

ción específica sobre la abeja y la miel y sus efectos agroambientales; considerando que todos los establecimientos expendedores de pesticidas se les ha facilitado información escrita y carteles para la venta y utilización de productos adecuados en el momento de floración para la permanencia de las abejas; considerando que la Consejería está realizando una labor con la Asociación de Apicultores para posibilitar la atención y comercialización del nivel de la calidad; considerando que la Consejería está elaborando un proyecto para incluir la apicultura dentro de los programas ayudados por la Unión Europea en el Reglamento de Agroambientales, plan avanzado para 1998; el grupo parlamentario Popular, considerando por todo lo que antecede y con las excelentes relaciones que se mantienen también con el sector apícola regional, procede agradecer a Izquierda Unida se sume a la actividad y acciones que ya está realizando esta Consejería en apoyo decidido al sector apícola, y no procede estimar su moción.

Muchísimas gracias.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Gracias, señor Laorden.

Concluido el turno general de intervenciones, procede un último turno de cinco minutos al autor de la moción para defender de nuevo su propuesta o aceptar determinadas sugerencias que se hayan podido formular desde los distintos grupos parlamentarios.

Señor Carreño.

SR. CARREÑO CARLOS:

Voy a comenzar por lo último que decía el señor presidente.

Agradecer al señor Abellán el apoyo que hace a la moción y el enriquecimiento que le introduce a través de esas enmiendas a la parte resolutive.

Y desde luego comentarle que coincidimos totalmente en la importancia económica del sector. Cuando yo decía que desde el punto de vista cuantitativo no era de los sectores más importantes de la Región de Murcia, pues era eso, desde el punto de vista cuantitativo. No es un sector productivo de los que tire de la economía regional, pero evidentemente tiene esa gran importancia como sustento de más de 400 familias de nuestra Región, que en un momento donde el paro está rondando el 24% en una región, y donde los jóvenes están cerca del 44% en paro, pues evidentemente es importante el sector dentro de lo que es ese contexto social.

Coincidimos plenamente, señor Abellán, y aceptamos muy gustosos esas matizaciones que nos hace a la parte resolutive.

La pena es que por parte del grupo Popular no se

sumen a la iniciativa, o no la hagan suya, ya no digo que no se sumen, no la hagan suya modificando... porque es una iniciativa abierta.

Yo la verdad es que me quedo un poco desanimado, ¿no?, porque ésta era de aquellas mociones que se hacen con toda la vocación de intentar aportar algo positivo a los problemas que tiene la Región de Murcia, y uno se queda un poco frío de ver que desde el Gobierno regional no se es sensible a ese trabajo que hacemos desde los grupos de la oposición. Porque hemos empezado reconociendo, y lo hacemos en el mismo escrito, pero además de forma muy explícita, lo que ya se está haciendo desde la Administración regional, y decía yo en mi intervención que son actuaciones no coordinadas, no obedecen a un plan, sino que son actuaciones deslavazadas, que son buenas, que son interesantes, pero que habría que darle a eso un cariz de un plan, porque el sector se lo merece. Y es precisamente de los sectores que se puede actuar en él y se puede notar las gestiones que se hagan, se pueden notar a corto plazo, el beneficio se puede notar a corto plazo.

Yo creo que el grupo parlamentario Popular y el Gobierno regional están un poco instalados en este sentido en la intransigencia de no querer oír a los grupos de la oposición, y lo lamentamos porque creemos que es una política errónea por parte de la mayoría absoluta del grupo Popular. Yo nunca despreciaría, desde luego, si estuviera gobernando, aquellas ideas que nos vinieran de los grupos de la oposición, bienvenidas sean todas las ideas que sean positivas.

En fin, ustedes creen conveniente rechazar la iniciativa; lógicamente, yo les respeto, no lo comparto, así se lo haré seguir al sector, con el que he tenido reuniones y múltiples contactos. El sector estaba ilusionado, lo digo para que conste en acta, el sector estaba ilusionado con que se aprobara la iniciativa, estaba ilusionado y va a ser un golpe para ellos.

Y lo que sí me gustaría, puesto que no es posible aprobarla, y con esto termino, señor presidente, es contar con el compromiso del grupo parlamentario Popular, si es posible, de que las ayudas que en estos momentos se están dando al sector a través de la Orden que las regula, con una prima de 1.500 pesetas por polinización, y otras pequeñas ayudas que se suman a ella, y que está cercana a las 2.000 pesetas por colmena, con un máximo de 500 colmenas por apicultor, por lo menos contar con el compromiso explícito del grupo parlamentario Popular de que esas ayudas van a seguir en los próximos ejercicios, porque hay un temor en el sector de que esas ayudas es posible que desaparezcan a corto plazo, y eso sería un poco la muerte del sector. Y en la medida que el grupo parlamentario se pueda comprometer, o por lo menos manifestar, para que quedara constancia, la intención del grupo parlamentario de que van a apoyar el que esas

ayudas sigan en los próximos ejercicios, si por lo menos podemos arrancar ese compromiso sería interesante, señor presidente.

Por lo tanto, yo les ruego, si es posible reglamentariamente, oír el pronunciamiento del grupo Popular en este sentido; le rogaría su generosidad y su talante democrático y abierto, que lo hiciera posible. Por supuesto digo en la intención del grupo parlamentario, no del Gobierno; lógicamente si luego el Gobierno hace caso omiso al grupo parlamentario, yo lo iba a respetar, lógicamente, pero la intención del grupo parlamentario me gustaría oírla.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor Carreño, sobre todo por los elogios hacia esta Presidencia, que no son merecedores de tal, pero evidentemente la actuación de la Presidencia se debe ceñir al Reglamento, y todo lo que debía de expresar el grupo parlamentario Popular tuvo ocasión de expresarlo en su turno general de intervenciones, y, por tanto, no procediendo nuevos turnos, señorías, vamos a pasar a votar la moción.

Votos a favor de la moción. Votos en contra. Abstenciones. Señorías, la moción queda rechazada con cinco votos a favor y seis en contra.

Para explicación de voto, señor Carreño, tiene la palabra.

SR. CARREÑO CARLOS:

Señor presidente, lógicamente el voto positivo del grupo parlamentario de Izquierda Unida a esta moción es porque está convencidísimo de que el sector se lo merece, y que un plan de estas características sería la garantía a medio y largo plazo de que el sector puede subsistir en la Región de Murcia por los graves problemas que hay, y me gustaría oír el pronunciamiento de los otros grupos con respecto, sobre todo del grupo Popular, si es favorable al mantenimiento de las ayudas en próximos ejercicios. Ahora sí que reglamentariamente se puede hacer, señor presidente.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Gracias, señor Carreño.

Para explicación de voto, señor Abellán, tiene la palabra.

SR. ABELLÁN SORIANO:

Hemos votado que sí a esa propuesta porque creemos que recoge una serie de iniciativas que van a permitir el desarrollo, el mantenimiento del desarrollo del sector, y porque creemos que en este momento o se lanzan mensajes desde la Administración en sentido de que la actividad tiene futuro, o muy difícilmente va a poder mantenerse en la situación en la que está y con las dificultades que encuentra en este momento.

Gracias.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Gracias, señor Abellán.

Para explicación de voto, señor Laorden.

SR. LAORDEN NÚÑEZ:

El grupo parlamentario Popular ha votado que no, no por el fondo de la cuestión, sino por la forma. Me refiero a que el planteamiento que hace desde Izquierda Unida el señor Carreño es lo que en estos momentos se está elaborando, se está haciendo dentro de la Consejería. Por lo tanto, no tiene sentido, porque llega esta moción tarde, supuesto que eso se está realizando, y tengo también que recordar la parte más importante, que es la de compaginar y regular los intereses agrícolas y apícolas. Y yo creo que deberíamos esperar a que esa normativa se haga, supuesto que todas las asociaciones apícolas presentan alegaciones, y cuando se ultime ya se verá qué ayuda van a percibir, y me imagino que si esto se está realizando es porque las ayudas serán como mínimo iguales o más abundantes en los próximos años.

Gracias.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Gracias, señor Laorden.

Señorías, agotado el orden del día, se levanta la sesión.